SKRZYDLATA POLSKA

16 (1502) • 20.04.1980 CENA 5 ZŁ

- CZY LOTNICTWO JEST BEZPIECZNE?
- DZIŚ I JUTRO KOMUNIKACJI LOKALNEJ

SP

Z LOTU PO KRAJU

PREZYDIUM SEJMOWEJ KOMISJI KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

3 kwietnia br. na pierwszym posiedzeniu Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności w nowej kadencji wybrano jej Prezydium w następującym składzie: przewodniczący — pos. **Władysław Jonkisz** (PZPR); zastępcy przewodniczącego — pos. pos. **Adam Fuszara** (PZPR), **Edward Harasim** (ZSL), **Henryk Stawski** (SD).

WIZYTA PRZEWODNICZĄCEGO CIAM-FAI W POLSCE

W dniach 11–13 kwietnia br. przebywał w Polsce przewodniczący Międzynarodowej Komisji Modelarstwa Lotniczego FAI (CIAM) — **Sandy Pimienoff**, z Finlandii. Celem wizyty przewodniczącego CIAM w naszym kraju było zapoznanie się z przebiegiem przygotowań do Mistrzostw Świata Modeli Latających na Uwięzi, które odbędą się w dniach 12–18 lipca w Częstochowie. S. Pimienoff zapoznał się z obiektami sportowymi w Częstochowie, na których przeprowadzona zostanie wielka impreza małego lotnictwa, jak również został poinformowany przez kierownictwo Aeroklubu PRL i kierownictwo mistrzostw o realizowanych pracach przygotowawczych. S. Pimienoff będzie pełnił funkcję przewodniczącego międzynarodowej komisji sędziowskiej na mistrzostwach świata w Częstochowie.

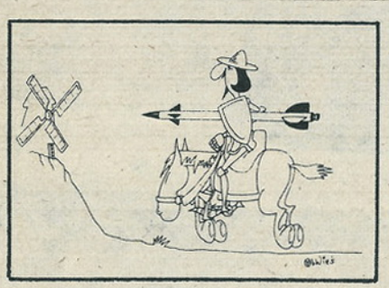
Rozmowę z przewodniczącym CIAM zamieścimy w jednym z następnych numerów.

LOTY DOŚWIADCZALNE MIELECKICH MEW

Piloci doświadczalni Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec rozpoczęli loty doświadczalne dwu kolejnych egzemplarzy samolotu PZL M-20 Mewa. Spośród czterech zmontowanych w WSK egzemplarzy Mew trzy odbyły pomyślnie pierwsze loty. Jeden z nich weźmie udział w pokazach lotniczych na międzynarodowej wystawie lotniczej w Hanowerze (RFN).

BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE LOTNICZE WARSZAWY Z ZIELONĄ GÓRĄ

1 kwietnia br. PLL LOT zainaugurowały bezpośrednie połączenie lotnicze Zielona Góra—Warszawa—Zielona Góra, bez międzylądowania w Poznaniu — jak to miało miejsce dotychczas. Bezpośrednie rejsy na tej trasie odbywają się dwa razy dziennie. Z Zielonej Góry do Warszawy — godz. 7.15 i z Warszawy do Zielonej Góry o godz. 18.40.



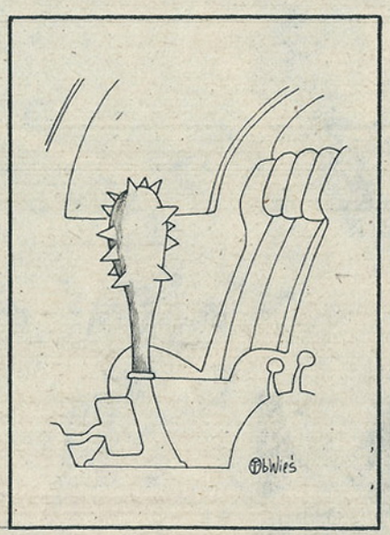
WROCŁAWSKI ZESPÓŁ LOTNICTWA SANITARNEGO

Zespół Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu, którego kierownikiem jest pil. **Henryk Maciąg**, prowadzi działalność ratowniczo-operacyjną na obszarze ponad 7 województw. Rocznie piloci zespołu wykonują około 1000 lotów transportowych, przewożąc samolotami i śmigłowcami chorych oraz krew, plazmę, leki i aparaturę medyczną. W przyszłym sezonie zimowym przewiduje się stałe sobotnio-niedzielne dyżury śmigłowca zespołu w Jeleniej Górze, którego zadaniem będą loty ratownicze w Karkonoszach.

WYDAWNICTWA MON

RAISA ARONOWA — **„NOCNE WIEDŹMY"**, Tłum. z ros. **Cz. Czarnogórski.** Wydawnictwo MON — 1980. Wspomnienia wojenne pilotki 46 Tamańskiego Pułku Lekkich Bombowców Nocnych Gwardii, m.in. z walk w Polsce str. 455, cena 55 zł, nakład 10 000 + 333 egz.

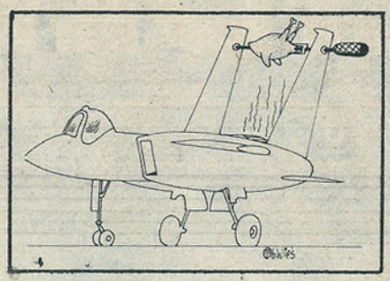
SIERGIEJ RUDENKO — **ZWYCIĘSKIE SKRZYDŁA.** Tłum. z ros. **Ludwik Hofman.** Wydawnictwo MON — 1980. Wspomnienia marszałka lotnictwa ZSRR; wybrane fragmenty drukowaliśmy w „Skrzydlatej". Str. 444, cena 50 zł, nakład 9650 + 350 egz.



Z HISTORII TAMTYCH LAT. Wydawnictwo MON — 1980. Ludowe Wojsko Polskie w akcjach społeczno-politycznych 1944–1975. Str.. 328, cena 50 zł, nakład 4000 + 333 egz.

WACŁAW KRÓL — **MYŚLIWCY.** Wydawnictwo MON — 1980. Lotnicze życiorysy pilotów myśliwskich: Wł. Gnysia, E. Horbaczewskiego, L.W. Paszkiewicza, B. Arcta, M. Pisarka, Z. Radomskiego, M. Neydera, M. Ferica, T. Koca, T. Czerwińskiego, A. Wczelika, J. Falkowskiego. Str. 372, cena 55 zł, nakład 10 000 + 333 egz.

WACŁAW KRÓL — **FRONT BEZ MYŚLIWCÓW.** Wydawnictwo MON — 1980. Z serii „Żółtego tygrysa". Str. 128, cena 7 zł, nakład 210 000 + 333 egz.



Rys. W. Fuglewicz (3)

PIOTR BARTOSZEWSKI — **SAMOLOT MYŚLIWSKI MIG-19.** Wydawnictwo MON — 1980. Seria TBiU (nr 50). Str. 16 + 4 okł., cena 10 zł, nakład 30 000 + 333 egz.

KRZYSZTOF CIEŚLAK — **SAMOLOT BOMBOWY SB-2.** Wydawnictwo MON — 1980. Seria TBiU (nr 63). Str. 16 + 4 okł., cena 10 zł, nakład 30 000 + 333 egz.

DZIĘKUJEMY

Wszystkim Czytelnikom, instytucjom, organizacjom, aeroklubom i zakładom pracy, którzy nadesłali nam życzenia z okazji 35-lecia działalności redakcji w Polsce Ludowej oraz wydania 1500 numeru „Skrzydlatej Polski" — serdecznie dziękujemy.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- PILOT TRZECH FRONTÓW
- MONTAŻYŚCI DROMADERA
- WYCHOWYWAĆ I UCZYĆ
- An-72 SAMOLOT TERENOWY
- SWORZNIA DC-10 — ZAKOŃCZENIE?

NASZA OKŁADKA

Samolot sportowy Zlin-42.

Zdjęcie: **WACŁAW HOŁYŚ**

PRZEKRÓJ

NAJLEPSZE ŻYCZENIA DLA 35-LETNIEGO „PRZEKROJU".

W tych dniach mija 35 rocznica narodzin niezwykle popularnego i najstarszego w Polsce Ludowej magazynu ilustrowanego — tygodnika „PRZEKRÓJ", wychodzącego nieprzerwanie od 35 lat w Krakowie.

Kiedy w kwietniu 1945 r. wpadły nam do rąk przypadkowo pierwsze w małym formacie 16-stronicowe numery „Przekroju" — byliśmy absolutnie zaskoczeni oryginalnym w treści i formie czasopismem, które po wojnie stworzyło w Polsce model magazynu ilustrowanego. Czytaliśmy chciwie każdy numer, podając go sobie z rąk do rąk. Na szybowiskach i lotniskach, na których wtedy po wojennej pożodze budziło się lotnicze życie, wykonywano pierwsze loty na wyremontowanych szybowcach i samolotach.

I tak pozostało — do dziś. „Przekrój" stał się cotygodniową lekturą ogromnej większości środowiska lotniczego. Zwłaszcza, że sam nigdy nie stronił od tematyki lotniczej, publikując barwne opisy podróży lotniczych swoich jakże licznych globtroterów, omawiając ciekawsze wydarzenia lotnicze w kraju i na świecie, zamieszczając wiele listów lotników, którzy właśnie dzięki „Przekrojowi" przypomnieli różne epizody i wydarzenia z walk na frontach II wojny światowej. „Przekrój" stał się też stałą lekturą wielu lotników polskich mieszkających za granicą.

„Przekrój", unikalny i uniwersalny magazyn ilustrowany, ma wiele sukcesów u swych czytelników. Jest czytany i lubiany, sam w sobie stał się instytucją, do której zwracają się ludzie w najrozmaitszych sprawach, bo „Przekrój" zawsze pomoże i na wszystko znajdzie radę.

Do licznych gratulacji i życzeń, jakie w dniach 35-lecia „Przekroju" płyną do redakcji — dołączamy i my swoje. Nasze najlepsze życzenia.

Redakcja „SKRZYDLATEJ POLSKI"

NA HORYZONCIE

INAUGURACJA SEZONU

W polskim lotnictwie sportowym wytworzyła się wieloletnia już tradycja — uroczystego otwarcia sezonu lotniczego. Zwykle w kwietniu, a czasem — zależnie od warunków atmosferycznych — i w końcu marca, w poszczególnych aeroklubach następuje inauguracja sezonu. Jest to piękna forma ceremoniału lotniczego, mająca ważne znaczenie wychowawcze i propagandowe, sprzyjające społecznej aktywizacji członków aeroklubów.

Jedną z wielu była niedawno, 2 kwietnia, inauguracja sezonu w Aeroklubie Bydgoskim. Zaproszono na nią, oprócz przedstawicieli miejscowych władz, sekretarza generalnego Aeroklubu PRL płka pil. mgra Stanisława Wdowczyka i lotnika kosmonautę ppłka dypl. pil. Mirosława Hermaszewskiego. Obecność tego ostatniego, mimo nie najlepszej pogody tego dnia (wiadomo z przysłowia, że kwiecień — plecień), dodała blasku i specjalnego znaczenia bydgoskiej inauguracji. Pierwszy polski kosmonauta, którego droga w Kosmos wiodła właśnie od modelarstwa i szkolenia szybowcowego w aeroklubie, jest klasycznym przykładem urealniającym marzenia o skrzydłach dla wielu setek dziewcząt i chłopców. Licznie zebrana na bydgoskim lotnisku młodzież aeroklubowa witała Mirosława Hermaszewskiego niezwykle gorąco. Kosmonauta odwzajemnił serdeczną życzliwość swych młodych kolegów. Przemawiając na inauguracji wskazał młodym na potrzebę zaangażowanej nauki i pracy w szkoleniu, lotach i skokach, w działalności lotniczej, życzył tyle pomyślnych startów ile lądowań. Potem, na spotkaniu z aktywem aeroklubu, odpowiedział na liczne pytania.

Do księgi pamiątkowej Aeroklubu Bydgoskiego wpisał Mirosław Hermaszewski następujące słowa:

„Miło mi było uczestniczyć w otwarciu sezonu lotniczego Aeroklubu Bydgoskiego. Członkom i sympatykom sławnego Aeroklubu życzę wielu lotniczych wzruszeń i sukcesów w umacnianiu siły polskiego lotnictwa".

Podobne inauguracje, mniej lub bardziej uroczyste, odbyły się również w innych aeroklubach. Rzecz jasna, nie wszędzie mógł być obecny nasz kosmonauta. Ale byli inni lotnicy, kombatanci — weterani walk z faszyzmem, wszak kwiecień jest Miesiącem Pamięci Narodowej. Stwarza to aeroklubom dobrą okazję do łączenia w ramach inauguracji zadań szkoleniowych z rozwijaniem i doskonaleniem form pracy ideowo-wychowawczej.

Zadania tegorocznego sezonu w lotnictwie sportowym są duże i ambitne. Aby je pomyślnie wykonać, potrzebna jest szczególna aktywizacja wszystkich członków aeroklubów. Potrzebna jest rzetelna, zaangażowana praca wychowawcza, szkoleniowo-sportowa i propagandowa. Mamy ambicje szkolić dobrze, dużo i bezpiecznie. I róbmy wszystko, aby tak było.

Ikarus

WYGRAĆ CHOĆBY MINUTĘ

Nie skończy się już chyba ta zima! Było przecież ciepło i naprawdę mocno przygrzewało słońce, aż przyszły chmury, mżawka, słupek rtęci w termometrze leciał na dół i w nocy sypnęło śniegiem. A zadań na lotnisku moc, bo... jednostka znajduje się w czwartym dniu wojny. Dokonywała już uderzeń na cele naziemne w rejonie przyfrontowym, przegrupowała się na drugie lotnisko i rozpoczęła przeskok na trzecie. Niestety, szyki i plany dalszych działań pokrzyżowała pogoda i ćwiczenia muszą być prowadzone chwilowo bez udziału lotnictwa szturmowego.

Dyżur grupy żołnierzy naziemnego personelu technicznego, którymi dowodzi por. inż. Marek Grala, trwa od bardzo wczesnych godzin rannych. Trzeba być w każdej chwili gotowym do przeskoku na to trzecie lotnisko. Piloci niecierpliwią się – przed nimi poważne zadania rozpoznawcze i szturmowe, których wykonanie może zadecydować o przebiegu i wyniku ćwiczeń. Rozpoznanie środków OPL przeciwnika, zwalczanie artylerii rakietowej i środków naprowadzania, zwalczanie kolumn pancernych, no i wreszcie udział w walce o panowanie w powietrzu – to naprawdę poważne sprawy, mające niebagatelne znaczenie w przebiegu całokształtu działań bojowych.

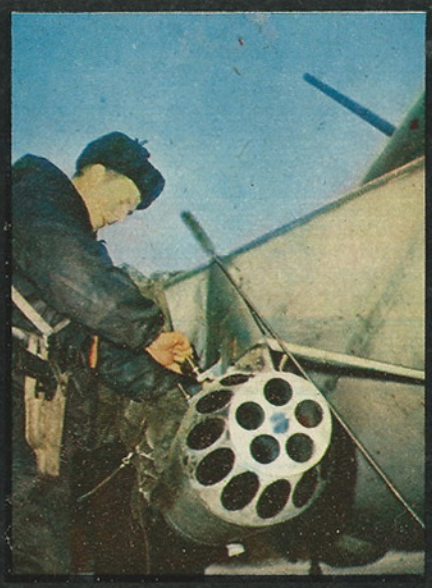
A tu po prostu chmury snują się po ziemi. Na trzecim lotnisku, gdzie warunki atmosferyczne są jeszcze gorsze, czeka na przylot grupy kpt. inż. Eugeniusz Kropielnicki, a z nim spora grupa techników i mechaników wszystkich specjalności. Ich zadaniem po wylądowaniu samolotów będzie jak najszybsze odtworzenie gotowości bojowej – uzupełnienie stanu paliwa, załadowanie rakiet, bomb i amunicji w zależności od tego, na jakie cele zostaną szturmowcy skierowani.

Pomiędzy lotniskami wędruje już duża grupa techników. Dowodzi nimi kpt. Czesław Bieliński – doświadczony dowódca klucza technicznego. Kilka godzin czekali na przelot samolotem transportowym, ale w sytuacji jaka zaistniała dowództwo postanowiło dokonać przerzutu techników przy użyciu samochodów. Niech już będą na miejscu dalszej pracy bojowej, bo przecież może przyjść krótkotrwała nawet poprawa warunków atmosferycznych i wtedy na lotnisku świsną chórem silniki samolotów, zakurzą tym nędznym, ostatnim może w tym sezonie śniegiem i pójdą na krótki przelot – niech więc tam, na kolejnym lotnisku, czeka na nich jak najbardziej troskliwa opieka techniczna.

Dla tych od Grali, którzy zostali na lotnisku przy samolotach, trwają trudne godziny. Samoloty pokrywa warstewka lodu. Może on znacznie opóźnić i utrudnić start! Przykryć maszyny pokrowcami? To znów może przedłużyć przygotowanie do jak najszybszego startu! Bądź tu mądry, techniku...

Tkwią więc od bardzo wczesnego ranka na stoisku. Spoglądają raz po raz w niebo i w bok, szukając zarośli odległych gdzieś o kilometr. Nie widać ich, ciągle ich nie widać. No, znają swoich pilotów – stąd, w tych warunkach, wystartowaliby już dawno, ale tam, na trzecim, nie chcą ich przyjąć. Tam jest jeszcze gorzej – mgła, marznąca mżawka, chmury zaczepiają o korony drzew. Trzeba więc czekać, ciągle czekać. Z tego niecierpliwego oczekiwania, choć zimno, wilgotno i wyjątkowo przykro na dyżurze, wygrane zostaną minuty i sekundy, gdy tylko tam, u Kropielnickiego przejaśni się na tyle, aby można wypchnąć eskadry w powietrze. Minuty niezwykle cenne we współczesnych działaniach lotniczych. Minuty, które mogą zadecydować dziś o rezultacie ćwiczeń, a w warunkach rzeczywistych działań bojowych są prawdziwym „być albo nie być" i jednostki, i wojsk na rzecz których ona działa, i w ogóle bardzo, bardzo wielu ludzi.

BOGDAN BARTNIKOWSKI



NA ZDJĘCIACH – od góry: Kpt. Tadeusz Krakowiak i st. szer. Jarosław Nowak przeprowadzają przegląd przed startem ● Mechanik uzbrojenia st. szer. Paweł Napiórkowski sprawdza zamocowanie zasobnika rakietowego ● Szer. Czesław Koleśnik podłącza zasilanie pokładowe.

Zdjęcia autora

LOTNIK NIE ORZE...

Zawirowania cieczy rozpryskiwanej idealnie nad samą ziemią.

Tegoroczna wiosna minęła się z kalendarzem i jeszcze pod koniec marca lepiej ściskało mrozem niż w zimie. Ale w wydziale śmigłowcowych usług agrolotniczych Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik pod koniec marca było już pusto.

— Wszystkie maszyny w polu — stwierdził jeden z nielicznych pozostałych na miejscu pracowników technicznych.

Faktycznie. Przed hangarem, gdzie zimowały pod pokrowcami śmigłowce rolnicze, pozostały tylko przezierające zrudziałą trawą kręgi wymiecionego wirnikami śniegu. Nie ma śmigłowców, nie ma pilotów i mechaników. Luźniej w i tak ciasnych pomieszczeniach wydziału, o którym mówią, że stał się przystanią...Cyganów.

— Przecież oni żyją jak Cyganie — wyjaśnia mój rozmówca. Na zimę tylko ściągają do Świdnika, a całą wiosnę, lato i jesień wędrują po Polsce, od jednego kombinatu rolniczego do drugiego. Jak są kontrakty eksportowe to i za granicę trafiają, najliczniej do Afryki.

„Cygan nie orze, cygan nie sieje..." Agrolotnicy ze Świdnika wprawdzie nie orzą, ale sieją. Głównie nawozy sztuczne w stanie sypkim, mogą jednak wysiewać także zboże. A ponadto prowadzą różnego rodzaju opryski roślin uprawnych środkami ochronnymi przed szkodnikami. Gama tych zabiegów jest bardzo szeroka, ale to domena służby rolnej, z którą zresztą lotnicy ściśle współdziałają. W każdym PGR czy spółdzielni produkcyjnej jest agrotechnik, przyuczony do kierowania pracami z wykorzystaniem śmigłowca.

Pierwsza załoga, złożona z pilota Andrzeja Aniszewskiego oraz mechaników Wojnarskiego i Maruszaka, opuściła świdnickie lotnisko już 13 lutego. Śmigłowiec o znakach rejestracyjnych SP-SDI poleciał do Sławna w województwie słupskim. Następnego dnia dwa dalsze wyruszyły na Pomorze: do Pyrzyc w województwie szczecińskim i do Redła w Koszalińskiem. A potem, niemal każdego dnia, jeśli tylko warunki atmosferyczne pozwalały, zawiadowca lotniska przyjmował zamówienia na przeloty — do Głubczyc, Kamienia Pomorskiego, Świdnicy, Lubomierza. Największe spiętrzenie wylotów nastąpiło w ostatnich dniach lutego i na początku marca, kiedy to opuściło Świdnik 12 śmigłowców rolniczych. Był to prawdziwie gwiaździsty rozlot.

Przyjęto, że każdy śmigłowiec przepracuje dla rolnictwa minimum 400 godzin, ale z praktyki roku ubiegłego wiadomo, iż pod koniec sezonu bilans sięga zwykle nawet 600 godzin. Już z tych liczb widać, jak duże jest zapotrzebowanie na usługi agrolotnicze w kraju. „Kto pierwszy, ten lepszy" — sprawdza się w tym przypadku jak nigdzie indziej. Bo jeśli któryś z kombinatów rolnych u progu nowego roku spóźni się z zamówieniem „latającego rozsiewaczo-opryskiwacza", to praktycznie nie ma szans na podpisanie kontraktu w ciągu całego sezonu. W tym miejscu przypomniała mi się krążąca wśród świdnickich agropilotów opowiastka o jednym z dyrektorów PGR, który dość sceptycznie traktował początkowo latających rolników. Odwiedzając jednak sąsiednie gospodarstwo, zobaczył efekty pracy śmigłowców i podjął starania o wypożyczenie choć jednej maszyny na kilka dni. Oferował w zamian kilkanaście sztuk dorodnych... warchlaków.

W Świdniku najchętniej widzą takich pilotów, co to zanim ujęli w dłonie drążek sterowy, pojedli najpierw chleba w rolnictwie. Do nich należy na przykład mgr inż. Kazmimierz Witek absolwent Wydziału Techniki Rolniczej lubelskiej Akademii Rolniczej. Smak latania poznał jeszcze jako student w aeroklubie, a mając już dyplom w kieszeni, przekwalifikował się na pilota agro i teraz z powodzeniem łączy w praktyce obie specjalności. Ale nie każdy pilot rolniczego śmigłowca musi być od razu inżynierem-rolnikiem, wystarczy technikum o tym kierunku nauczania, no i oczywiście przygotowanie pilotażowe. Chodzi po prostu o to, by rozumieć sens wykonywanych zabiegów agrolotniczych, bo wtedy i efekty są lepsze. A trzeba je wciąż pomnażać, gdyż mimo corocznego podwajania rozmiarów usług świadczonych śmigłowcami na rzecz rolnictwa, eskadry agro mogą zapewnić je zaledwie w połowie potrzeb. Stąd m.in. obsadzanie w szczycie prac jednego śmigłowca dwoma pilotami, którzy latają na zmianę.

Dlaczego właściwie śmigłowiec, mimo początkowych oporów ze strony usługobiorców, zyskał w końcu ich uznanie? Mało tego: stał się maszyną bardzo przez rolnictwo pożądaną. Pisano już na ten temat wiele, także w fachowych czasopismach rolniczych i... ekonomicznych. Otóż wbrew początkowym obawom, że zabiegi przy użyciu śmigłowców są znacznie droższe niż wykonywane tradycyjnymi maszynami, szalę korzyści przeważył właśnie rachunek ekonomiczny. Jeden bowiem tego rodzaju aparat latający zastępuje pracę — zależnie od rodzaju zabiegów — 20 do 40 ciągników i maszyn doczepnych oraz 40 do 80 ludzi. Może właśnie ten drugi czynnik ma najistotniejsze znaczenie gdyż rąk do pracy na polskiej wsi stale brakuje. Nowoczesna aparatura opryskowa stosowana na śmigłowcach pozwala też poważnie zmniejszyć zużycie wody, a tym samym drogich środków chemicznych, stanowiących jej zawiesinę. Lepsza jest również skuteczność biologiczna oprysków, gdyż strumień powietrza podwirnikowego wtłacza nasyconą chemikaliami mgłę pod liście roślin objętych zabiegiem. Śmigłowiec ponadto nie ugniata gleby i nie niszczy kołami upraw, a dzięki dużej wydajności może prowadzić prace ochronne nawet nad zwartymi łanami zasiewów.

Te i inne jeszcze walory zadecydowały o powodzeniu śmigłowców jakim cieszą się one obecnie w dużych gospodarstwach rolnych. Jeszcze w 1974 roku tylko jeden śmigłowiec, zresztą po raz pierwszy w kraju, zakontraktowany został w województwie opolskim do zabiegów chemizacyjnych. W bieżącym roku świdnicki wydział agrousług operować będzie z 31 stałych baz na terenie całego kraju i trzech okresowych. Te ostatnie utworzono z myślą o ochronie lasów m.in. w województwach krakowskim i kieleckim. Najwięcej natomiast śmigłowców pracujących dla potrzeb rolnictwa znajdzie się w województwach olsztyńskim, opolskim i szczecińskim.

Ta najmłodsza w naszym kraju dziedzina lotnictwa gospodarczego okazała się na tyle rewolucyjna, że nawet spowodowała przewartościowanie pojęcia „wysokie loty". Pilotom bowiem agrośmigłowców życzy się „niskich lotów", gdyż te są najskuteczniejsze.

(cet)

Na polach PGR będzie pracowało w Polsce w br. 150 samolotów i 32 śmigłowce. Usługi agrolotnicze mają wiele zalet, m.in. jest to szybkie i dokładne wykonanie prac oraz zmniejszenie kosztów o około 30–40% w stosunku do metod tradycyjnych.

W Kombinacie PGR Gola, woj. leszczyńskie, samolot wykonuje wysiew nawozów sztucznych oraz zabiegi ochrony roślin na obszarze 15 – 18 000 ha użytków rolnych, dodatkowo obsługując dwa pobliskie Kombinaty PGR w Pudliszkach i Karolewie. Na zdjęciu: Załadunek nawozów do samolotu An-2 w Kombinacie PGR Gola.

Tekst i zdjęcie: **JACEK JAWORSKI**

ZIMOWY WIELOBÓJ

W dniach 12—16 marca 1980 r. Aeroklub Jeleniogórski po raz ósmy zorganizował Zimowe Zawody Spadochronowe. Jest to godne podkreślenia tym bardziej, że w Aeroklubie Jeleniogórskim lata się przez cały rok, a jeszcze starcza zapału do przeprowadzenia zimowych zawodów. Współorganizatorem zawodów był Zarząd Wojewódzki LOK w Jeleniej Górze.

Zawodnicy — w liczbie 35 z 13 aeroklubów — zjechali się punktualnie, tak że po otwarciu zawodów można było przystąpić do treningu spadochronowego. Zawodnicy — przecież to początek sezonu — przeszli jednak najpierw przeszkolenie w zakresie użycia zamków barkowych oraz wykonywania skoków ze śmigłowca Mi-2. Śmigłowiec

W powietrzu...

ten, pilotowany przez instr. Pawła Piłata, został oddelegowany do obsługi zawodów przez dyrekcję Kombinatu Górniczo-Hutniczego Miedzi w Lubinie.

Korzystając z pokrywy śnieżnej, zalegającej na szybowisku w Jeżowie, przeprowadzono dwie kolejki skoków grupowych na celność lądowania — jedną treningową, drugą zawodniczą. Skoki te liczone były również do klasyfikacji indywidualnej. Zwyciężył w tej konkurencji jedyny, który trafił w „centro": **Dariusz Semiczewski** z Warszawy, a drużynowo — zespół **Aeroklubu Częstochowskiego.**

Trzeciego dnia pogoda była piękna, ale wietrzna i nie było mowy o skokach. Natomiast sprawnie przeprowadzono bieg narciarski na 5 km. Nim ostatni zawodnik wpadł na metę, rozpoczęto konkurencję strzelecką. Sędziowie z LOK-u z Jeleniej Góry sprawnie przeprowadzili tę część zawodów. Na biathlonowej strzelnicy w Jakuszycach każdy zawodnik wystrzelił swoje 5 próbnych i 20 liczonych strzałów do tarczy z odległości 50 m.

Organizatorzy odetchnęli: zawody od biedy można było uważać za rozegrane.

W piątek, 15 marca, od rana wiał halny. Śniegu w Kotlinie Jeleniogórskiej już nie było, a zawodnicze skoki na zmarznięty piasek przy silnym wietrze byłyby czystą prowokacją. Zwyciężył więc rozsądek i troska o bezpieczeństwo zawodników: zarządzono wycieczkę na Chojnik.

O 16.30 odbyło się w Jeżowie zakończenie zawodów. Skromnie, może nawet zanadto. Oprócz kierownika aeroklubu i wiceprezesa zarządu nie można było zauważyć innych Ważnych Osób, chociaż o tej porze w Polsce nie rozgrywa się żadnych innych lotniczych imprez sportowych. Rozdano puchary, dyplomy i plakietki, kierownik aeroklubu mgr inż. Henryk Stempiński podziękował zawodnikom za ambitną walkę oraz podkreślił ich wzorowe zachowanie podczas pobytu w Jeżowie. Krótkie i konkretne przemówienie wiceprezesa Zarządu AJ inż. T. Szocińskiego zakończyło uroczystość, po której można było na gorąco podsumować zawody:

— wykonano 70 skoków spadochronowych ze śmigłowca Mi-2, na śnieg, w górskim terenie;

— zawodnicy łącznie przebiegli ponad 150 km i wystrzelali ok. 1 000 sztuk amunicji.

Ale oczywiście nie tylko o takie podsumowanie chodzi. Oto wyniki oficjalne zawodów:

Skoki spadochronowe indywidualne na celność lądowania: 1. Dariusz Semiczewski (Warszawa) — 0,00 m; 2. Marcin Wilk (Gliwice) — 0,25 m; 3. Krystyna Skarżyńska (Elbląg) — 0,48 m; 4. Leszek Tanalski (Szczecin) — 0,57 m; 5. Adam Gromczyński (Krosno) — 0,68 m; 6. Mirosław Kotliński (Poznań) — 0,96 m.

Skoki spadochronowe grupowe na celność lądowania: 1. Częstochowa — 2 286 pkt, 2. Poznań — 1 922 pkt, 3. Nowy Targ — 1 911 pkt.

Strzelanie: 1. Andrzej Palenik (Nowy Targ) — 880 pkt; 2. Jacek Kałkus (Jelenia Góra) — 730 pkt 3. Mirosław Janiak (Jelenia Góra) — 730 pkt; 4. Jerzy Kozdraś (Jelenia Góra) — 680 pkt; 5. Bogusław Kobylak (Nowy Targ) — 620 pkt; 6. Andrzej Tomkowicz (Krosno) — 580 pkt.

Bieg narciarski: 1. Andrzej Tomkowicz (Krosno) — 992 pkt; 2. Bogusław Kobylak (Nowy Targ) — 696 pkt; 3. Andrzej Palenik (Nowy Targ) — 463 pkt; 4. Adam Jackowski (Białystok) — 402 pkt; 5. Marian Piekarczyk (Nowy Targ) — 383 pkt; 6. Adam Gromczyński (Krosno) — 367 pkt.

KLASYFIKACJA KOŃCOWA:

Indywidualna: 1. A. Palenik — 2 095 pkt; 2. A. Tomkowicz — 2 078 pkt; 3. B. Kobylak — 1 786 pkt; 4. M. Wilk — 1 569 pkt; 5. M. Piekarczyk — 1 522 pkt; 6. A. Jackowski — 1 478 pkt.

Drużynowa: 1. Aeroklub Tatrzański — 5 493 pkt; 2. Aeroklub Podkarpacki — 3 377 pkt; 3. Aeroklub Poznański — 3152 pkt; 4. Aeroklub Jeleniogórski — 3 060 pkt; 5. Aeroklub Gliwicki — 2982 pkt; 6. Aeroklub Częstochowski — 2 327 pkt.

Warto podkreślić, że po raz drugi indywidualnym zwycięzcą zawodów został **Andrzej Palenik** z Aeroklubu Tatrzańskiego. W tym roku wygrał on zawody w wielobojowym stylu, zwyciężając tylko w konkurencji strzeleckiej. Ale właśnie w takich zawodach ostatecznie decyduje o zwycięstwie równa, wysoka forma we wszystkich konkurencjach. Drużyna **Aeroklubu Tatrzańskiego** zasłużyła w pełni na zwycięstwo z przewagą ponad 2000 pkt. nad najbliższym sąsiadem z tabeli. Największe różnice w liczbie zdobytych punktów przyniosły wyniki biegu narciarskiego, co świadczy o niejednakowych kwalifikacjach zawodników.

Powód do zadowolenia mają również gospodarze, których reprezentowała drużyna **Harcerskiego Koła Lotniczego „Trawers" ze Złotoryi.** Drużyna ta, trenowana przez hm **Jana Kuska,** wywalczyła niezłe 4 miejsce, a najlepiej zaprezentowała się w strzelaniu.

Rozważając przebieg zawodów, można sformułować kilka wniosków:

1. Zimowe zawody spadochronowe, biorąc pod uwagę wiek zawodników oraz układ konkurencji, mają wielką wartość i dobrze by było, gdyby zainteresowanie APRL tą imprezą było do tej wartości proporcjonalne.

2. Należy w dalszym ciągu doskonalić formy organizacyjne zawodów; doskonałość, co dało się zauważyć, i tak trudno osiągnąć.

3. Należy utrzymać przyjęty regulamin. Można podyskutować, czy nie warto by wprowadzić konkurencji pływania — byłby to wtedy typowy wielobój spadochronowy, tyle że rozgrywany w zimie.

4. Zawodnikom warto przypomnieć, że pełną satysfakcję z udziału w zawodach zapewnia jedynie start poparty solidnym treningiem.

5. Termin zawodów należałoby przesunąć na drugą połowę lutego, kiedy gruba pokrywa śnieżna na szybowisku w Jeżowie jest pewniejsza. Szybowisko, jak się okazuje, jest bowiem bardzo atrakcyjnym, bezpiecznym i wygodnym miejscem dla rozegrania konkurencji skoków spadochronowych.

MARCIN JAXA-ROŻEN

...i na strzelnicy.

Zdjęcia: autor i H. Kucharski

STRZELEC „CZARNEJ ŚMIERCI"

6 Pułk Lotnictwa Szturmowego wchodzący w skład 1 Polskiego Mieszanego Korpusu Lotniczego skierowano do walki 24 kwietnia 1945 r. Jednym ze strzelców pokładowych tego pułku był sierżant Bolesław Chmurzyński. W Wojnie Obronnej Polski 1939 był zastępcą dowódcy plutonu do spraw zwiadu. W kwietniu 1944 r. wyjechał do Sum, gdzie po tygodniowym pobycie otrzymał przydział do kompanii lotniczej. W maju 1944 r. skierowano go do 67 Szkoły Strzelców Pokładowych w Greczowce. Tam był zastępcą dowódcy 5 kompanii szkolnej. Po zakończeniu szkolenia we wrześniu 1944 r. otrzymał przydział do 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego. W styczniu 1945 r. pułk przeniesiono do Ujazdu koło Tomaszowa Mazowieckiego, skąd 24 kwietnia 1945 r. odleciał na lotnisko frontowe Kruszwin koło Myśliborza.

Sierż. Bolesław Chmurzyński jako strzelec pokładowy 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego w 1945 r. (po lewej) © Ppłk Bolesław Chmurzyński jako oficer Wojsk OPK, połowa lat siedemdziesiątych (po prawej).

Na wystawie prac syna Ireneusza pt. „Człowiek w Kosmosie", w marcu 1980 r. w Warszawie. Od lewej stoją: Bolesław Chmurzyński, jego żona Stanisława oraz syn Ireneusz (zdjęcie niżej).

Zdjęcie: Zb. Chmurzyński

Sierżant Bolesław Chmurzyński wykonał ogółem 7 lotów bojowych. Latał jako strzelec pokładowy na samolocie Ił-2 (numer boczny 15) z por. pil. Jerzym Damachinem (oficerem radzieckim). Ogółem wylatał 350 godzin, w tym ponad 150 godzin na samolocie szturmowym Ił-2. Po zakończeniu II wojny światowej skierowano go do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, w której do 1951 r. był instruktorem, a następnie kierownikiem cyklu. Z kolei do 1974 r. zajmował odpowiedzialne stanowiska w Dowództwie Wojsk OPK. Po przejściu do rezerwy w stopniu podpułkownika, po pewnym czasie zatrudniony został w Centrali Narodowego Banku Polskiego, w której pracuje do chwili obecnej. Za zasługi i wyróżniającą się służbę w lotnictwie polskim tak w okresie wojny jak i pokoju otrzymał wiele odznaczeń polskich i radzieckich, w tym Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Pod koniec marca 1980 r. zaprosiliśmy Bolesława Chmurzyńskiego do redakcji, aby w czasie rozmowy przypomnieć jego drogę lotniczą oraz 6 pułku, w którym odbywał służbę w okresie II wojny światowej.

— Formowanie i działalność bojowa 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego są mało znane, dlatego też warto przypomnieć jego krótkie dzieje. Jak do tego doszło? — zwracam się do ppłka rez. Bolesława Chmurzyńskiego.

— Pułk zorganizowano na terenie Związku Radzieckiego w miejscowości Biały Kołodziec koło Wołczańska. Sformowano go na podstawie 658 siedleckiego pułku lotnictwa szturmowego, który wyłączono ze składu 16 armii lotniczej i odesłano z frontu na jego zaplecze. Proces formowania pułku trwał od września do października 1944 r. Początkowo stan osobowy pułku składał się wyłącznie z lotników radzieckich. Pod koniec października 1944 r. przybyło do pułku 22 Polaków — strzelców pokładowych. Byłem jednym z nich. Jeszcze tego samego dnia ustalono składy załóg samolotów szturmowych Ił-2. Wspólnie z por. pil. Jerzym Damachinem tworzyliśmy załogę samolotu pierwszej eskadry. Z wyjątkiem dowódców eskadr i kluczy wszyscy piloci byli lotnikami młodymi, po jednorocznym kursie pilotażu. Dowódcy eskadr i kluczy natomiast uczestniczyli już w walce; niektórzy z nich wykonali blisko sto lotów bojowych. W styczniu 1945 r. rozpoczęliśmy przygotowania do upragnionego odlotu do Polski.

— Na czym polegały przygotowania do wspomnianego odlotu do kraju?

— Przede wszystkim kleiliśmy mapy, wykreślaliśmy trasy lotu, składaliśmy spadochrony, uzupełnialiśmy umundurowanie. W połowie stycznia 1945 r. nastąpił wyjazd dwóch eskadr strzelców pokładowych transportem kolejowym. Kilka dni później trzecia eskadra odleciała do Ujazdu koło Tomaszowa Mazowieckiego. Pod koniec stycznia cały pułk był już na nowym miejscu postoju. Nasze kwatery mieściły się w baraku na terenie folwarku, kasyno pułkowe natomiast znajdowało się w budynku fabryki makaronu. Mieszkańcy Ujazdu przyjęli nas bardzo serdecznie. W pierwszych dniach marca złożyliśmy przysięgę wojskową. Nieprzerwanie lataliśmy na coraz trudniejsze zadania ćwiczebne. Wykonywaliśmy loty parami i kluczami po krótkich i krętych trasach, następnie eskadrami całym pułkiem z lądowaniem na lotniskach

polowych. Ćwiczyliśmy intensywnie bombardowanie i strzelanie.

— Nasz Czytelnik żywo interesuje się organizacją pułku lotniczego w czasie wojny, sprzętem bojowym, malowaniem samolotów, personelem. Poproszę o kilka informacji na ten temat.

— Pułk miał 33 samoloty, w tym początkowo 27, a następnie 29 samolotów bojowych Ił-2, 3 samoloty szkolno-treningowe UIł-2 oraz 3 samoloty dyspozycyjne Po-2. Klucz dowództwa pułku składał się z 3 samolotów bojowych. Trzy eskadry natomiast dysponowały 24 samolotami bojowymi. Każda eskadra miała dwa klucze po 4 samoloty. Stan osobowy pułku w kwietniu 1945 r. liczył 205 ludzi, w tym 32 pilotów. Dowódcą był ppłk pil. Edward Wijk. Jak już wspomniałem, 22 strzelców pokładowych było Polakami. Samoloty oprócz gwiazd radzieckich miały na kadłubie szachownice biało-czerwone (na skos od kabiny). Górna część samolotów pomalowana była na kolor zielony, dolna natomiast na niebiesko. Każda z eskadr miała w innym kolorze osłonę piasty śmigła i końcówkę kadłuba pod statecznikiem. Innych znaków charakterystycznych nie pamiętam.

— Wreszcie nadszedł dzień odlotu na front i bezpośrednie włączenie się do działań bojowych 6 Pułku Lotnictwa Szturmowego. Co prawda pułk walczył tylko siedem dni, ale dni te okazały się bogate w przeżycia dla wielu młodych lotników...

— Tak. 24 kwietnia 1945 r. pułk odleciał w szyku bojowym (kluczami po cztery samoloty) z Ujazdu na lotnisko przyfrontowe Kruszwin nad Odrą, na którym lądowało 29 samolotów Ił-2. Następnego dnia pułk przeniesiono na lotnisko Barnówko. Dwa klucze (8 Ił-2) w czasie oblotu rejonu działań bojowych uderzeniem szturmowo-bombowym zlikwidowały skupienie wojsk nieprzyjaciela w rejonie stacji kolejowej Bergedorf. Zniszczono 7 wagonów i 10 samochodów. W tym locie bojowym — jako pierwszy spośród polskich strzelców pokładowych — uczestniczył plutonowy Eugeniusz Rejtarowski. Intensywne działania bojowe rozpoczęły się 26 kwietnia. Wtedy właśnie wykonałem pierwszy lot bojowy. Pułk walczył w rejonie Neu-Loewenberg. Samoloty myśliwskie 9 pułku osłaniały nasze Iły. Atakowaliśmy kolumny wojsk niemieckich na drogach i transporty kolejowe.

— Pierwszy lot bojowy, wykonany szczęśliwie, chętnie się wspomina i komentuje. Powróćmy więc do pamiętnego dla Pana dnia — 26 kwietnia...

— Tego dnia polecieli wyłącznie polscy strzelcy pokładowi. Walczyliśmy zaciekle i z pełnym poświęceniem. Zniszczyliśmy wówczas 12 wagonów kolejowych, 25 samochodów ciężarowych i 10 przyczep załadowanych sprzętem bojowym. Gdy wracaliśmy po wykonaniu zadania i przelatywaliśmy linię frontu, ostrzelała nas silnym ogniem niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Było wtedy bardzo gorąco. Smugi pocisków gęsto przelatywały dookoła naszych samolotów. Po lądowaniu stwierdziłem, że mój samolot miał przestrzeliny w stateczniku. Na lotnisko polowe wróciły wszystkie załogi.

— Który z następnych lotów bojowych utkwił Panu najbardziej w pamięci?

— Działo się to 27 kwietnia. Był to mój drugi lot bojowy, kiedy to atakiem na kolumnę pancerną dowodził por. pil. Andrzej Fursow (dowódca 1 eskadry). Uczestniczyło wówczas w walce 10 załóg. Nasze Iły-2 osłaniane przez kilka par Jaków sformowały duży krąg i dwukrotnie lotem nurkowym z wysokości 1 000 m zaatakowały czołgi hitlerowskie. Na wysokości 400 m piloci wyprowadzali samoloty i kierowali je do ponownego uderzenia z powietrza. Był to wspaniały atak. W tym samym rejonie dwa klucze naszego pułku (8 Iłów) pod dowództwem por. pil. Borysa Korolewa (dowódca 2 eskadry) również zadały wojskom hitlerowskim dotkliwe straty. W tym czasie zniszczyliśmy 10 czołgów, wznieciliśmy 4 pożary składów wojskowych oraz rozbiliśmy magazyn z amunicją.

— Pułk uczestniczył w walce siedem dni. Jakie zadania bojowe wykonywał on do 3 maja i jakie osiągnął wyniki w walce?

— 28 i 30 kwietnia nie lataliśmy ze względu na bardzo złe warunki atmosferyczne. Loty bojowe wykonywaliśmy 29 kwietnia oraz 1, 2, 3 maja 1945 r. Ogółem w okresie kilku dni 6 pułk zniszczył lub uszkodził 19 wagonów kolejowych, 125 samochodów, 30 przyczep samochodowych, rozbił 6 magazynów, wzniecił 10 pożarów. W wyniku działań pułku zginęło kilkuset żołnierzy i oficerów hitlerowskich. 6 Pułk Lotnictwa Szturmowego natomiast nie poniósł żadnych strat. Cały stan osobowy pułku powrócił do Ujazdu koło Tomaszowa Mazowieckiego.

— Czy pamięta Pan chwile zakończenia wojny i ogłoszenia kapitulacji hitlerowskich Niemiec?

— Tej pamiętnej nocy — po zakończonym dyżurze — położyłem się spać. Nagle obudziły mnie eksplozje i strzelanina. Ktoś powiedział: „Zostaliśmy otoczeni przez wroga. Wymordują nas. Nie dożyjemy końca wojny". W tym miejscu muszę wyjaśnić, że w sąsiedztwie znajdowały się jeszcze silne oddziały niemieckie. Zgodnie z zaleceniem — w sytuacji niepewnej, nim się zupełnie wyjaśni — należało przygotować się do obrony. Przystąpiliśmy więc do barykadowania drzwi — szafami, stołami, całym sprzętem, jaki wówczas mieliśmy pod ręką. W pewnej chwili ktoś zaczął wołać przez drzwi, aby natychmiast otwierać. Baliśmy się jednak podstępu i nie otwieraliśmy, ponieważ słowa wzywające do ich otwarcia nie były wypowiedziane poprawnie w języku rosyjskim. Dopiero, gdy ktoś inny powiedział nam, że nastąpiło zakończenie wojny, zaryzykowaliśmy. To była prawda. Ochłonęliśmy. Nagle wszystko zrozumiałem w jednej chwili. Trwał salut zwycięstwa. Dopadłem do swojego samolotu i z karabinu maszynowego wystrzelałem całą taśmę. Nazajutrz odbył się uroczysty apel pułku. Słuchaliśmy rozkazu o bezwarunkowej kapitulacji Niemiec hitlerowskich. Był to najradośniejszy rozkaz, jakiego kiedykolwiek słuchałem...

— Mundur Wojsk Lotniczych, który nosił Pan przez trzydzieści lat, nozostał jednak w rodzinie. Mam na myśli Pana syna?

— Tak. Syn kpt. inż. Ireneusz Chmurzyński pracuje w Dowództwie Wojsk OPK. Ponadto jest artystą plastykiem, laureatem Nagrody Ministra Obrony Narodowej w 1979 r. Zapraszam na jego wystawę p.n. „Człowiek w Kosmosie".

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

PS. Samolot szturmowy Ił-2 wojska hitlerowskie nazywały „czarną śmiercią".

KRONIKA ZWYCIĘSTWA POLSKICH SKRZYDEŁ 3

KWIECIEŃ 1945

20 — Jednostki 4 MDL wykonywały różnorodne zadania bojowe w czasie forsowania Starej Odry i rozpoczęcia pościgu operacyjnego przez 1 Armię WP w operacji berlińskiej. Ogółem wykonano 88 lotów bojowych, z tego na wsparcie wojsk 29, na ubezpieczenie działań szturmowców — 26, na rozpoznanie — 23 oraz na osłonę przepraw jednostek wojskowych — 10 lotów. W wyniku działań zniszczono i uszkodzono 36 samochodów, 31 pojazdów trakcji konnej, 2 działa artylerii polowej, 1 parowóz i 5 wagonów kolejowych. Ponadto unieruchomiono 6 punktów ogniowych artylerii przeciwlotniczej oraz wzniecono 2 pożary. Stoczono 10 walk powietrznych, a chor. Stefan Łazar uszkodził samolot niemiecki FW-190. Podczas startu na rozpoznanie o godzinie 7.20 na lotnisku Barnówko zginął chor. Roman Wierzchnicki z 1 pułku. Jego samolot (Jak-9) na skutek uszkodzenia silnika zaczepił o drzewo i zderzył się z ziemią. Nie powrócili z zadania, lądując na innych lotniskach, ppor. Walerian Sztakhauz i chor. Włodzimierz Suszek. Z 3 pułku zginęli chor. Anatol Koleśnikow i strzelec pokładowy kpr. Piotr Bienieda, w drugiej załodze strzelec pokładowy sierż. Wasyl Gorełow, a pilot ppor. Anatol Michajłow odniósł obrażenia.
— Załoga 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego (por. Sawicki i por. S. Knapp) w północnych Włoszech skutecznie zaatakowała wycofujące się na barkach oddziały niemieckie na rzece Pad. Barki zostały zapalone: ataki przeprowadzono aż do wyczerpania amunicji.
— 317 Dywizjon Myśliwski wspierał oddziały 1 Polskiej Dywizji Pancernej, szturmujące silnie bronioną miejscowość Papenburg.

21 — 318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy wspierał działania 2 korpusu polskiego uwieńczone zdobyciem Bolonii.
— 2 pułk „Kraków" przeniósł się na lotnisko Hackelberg.

22 — Samoloty myśliwskie 1 pułku „Warszawa" prowadziły rozpoznanie w obszarze na północ od Kanału Hohenzollernów, wykonując w tym celu 24 loty. Podczas ataku szturmowego por. W. Kalinowski ostrzelał skład amunicji w rejonie Eberswalde. Chor. W. Żurawski na skutek uszkodzenia samolotu lądował przymusowo na lotnisku Berfelde.
— 2 pułk „Kraków" wykonywał w nocy naloty na pozycje wojsk hitlerowskich nad Kanałem Hohenzollernów.
— 304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej atakował niemiecki okręt podwodny bombami głębinowymi.

23 — 4 MDL wspierała 4 i 6 DP 1 Armii WP podczas walk nad Kanałem Hohenzollernów oraz prowadziła rozpoznanie w rejonach na północ i zachód od kanału. 1 pułk „Warszawa" wykonał 26 lotów bojowych, z tego 16 na ubezpieczenie działań samolotów Ił-2 z 3 pułku. Stoczył on 8 walk powietrznych. Podczas powrotu z zadania bojowego zginął w rejonie lotniska Barnówko por. Anatol Szyrokun — nawigator 3 eskadry 1 pułku. Jego samolot był uszkodzony podczas walki powietrznej. 3 pułk atakował stanowiska ogniowe artylerii i ugrupowania bojowe piechoty nieprzyjaciela na południowy zachód od Oranienburga w rejoniu Schwante, Velten, Leegebruch.
— W rejon frontu zaczęły przybywać pierwsze grupy rzutów powietrznych 2 DLSz i 3 DLM. Na lotnisko Barnówko — 8 pułk, na lotnisko Białęgi — 7 pułk, 10 i 11 pułk oraz na lotnisko Kruszwin — 6 pułk i 9 pułk.
— Samoloty 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego w czasie walk w północnych Włoszech atakowały na drogach samochody wojsk niemieckich. Samolot pilotowany przez por. Sawickiego został uszkodzony ogniem artylerii przeciwlotniczej, a ranny pilot zmuszony był lądować przymusowo na wschód od Ferrary. Dzięki pomocy miejscowej ludności włoskiej por. Sawicki przedostał się na lotnisko macierzyste.

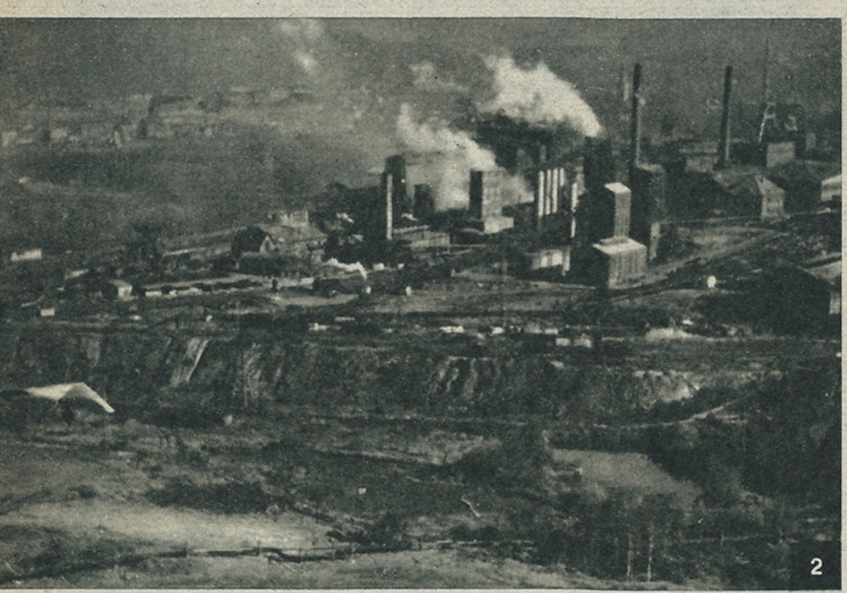
24 — 133 Polskie Skrzydło Myśliwskie eskortowało wyprawę 600 bombowców, które zaatakowały wielki węzeł kolejowy położony na zachód od Lubeki. Słaby i mało celny ogień niemieckiej artylerii przeciwlotniczej nie stanowił poważniejszej przeszkody w wykonywaniu zadania. Niemieckie samoloty myśliwskie w ogóle nie przeciwdziałały.
— Zakończenie przebazowywania 2 DLSz i 3 DLM 1 mieszanego korpusu lotniczego na przyfrontowy węzeł lotniskowy nad Odrą, celem wzięcia udziału w operacji berlińskiej. Pułki 3 DLM dokonały oblotu rejonu przyszłych działań bojowych z jednoczesnym wykonaniem zadań osłony przepraw na Kanale Hohenzollernów. Wykonały one 41 lotów bojowych.
— 4 MDL wykonała zadania związane z osłoną przepraw wojsk 1 Armii WP przez rubieże wodne oraz prowadziła rozpoznanie. 1 pułk „Warszawa" podczas wykonywania zadań stoczył 4 walki powietrzne z 10 samolotami FW-190 i 8 Ju-88. Załogi 3 pułku prowadziły rozpoznanie na zachód od Oranienburga.

24/25 — W nocy 5 załóg 307 Dywizjonu Myśliwskiego Nocnego uczestniczyło w lotach bojowych nad Niemcami. Jedna załoga na płycie lotniska Husum zniszczyła jeden FW-190 i uszkodziła drugi samolot tego typu. Inna załoga zniszczyła na lotnisku Flensburg samolot Ju-88.

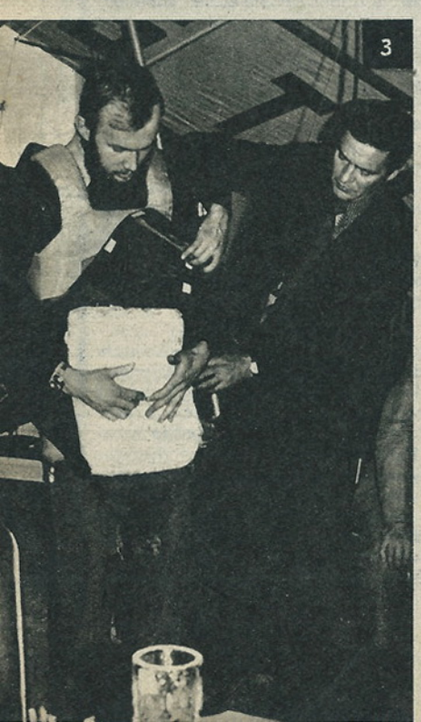
25 — Dzienna wyprawa bombowa RAF składająca się z 255 czterosilnikowych Lancasterów skierowana na Berchtesgaden — siedzibę Hitlera. Wyprawę osłaniały liczne dywizjony myśliwskie dalekiego zasięgu (Mustangi). W tej znamiennej wyprawie bombowej uczestniczyło też 14 Lancasterów z polskiego 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej, a w składzie osłony myśliwskiej dwa polskie skrzydła — 133 Skrzydło Myśliwskie z dywizjonami 306, 309 i 315 oraz 3 skrzydło z dywizjonami 303 i 316. Dla polskich pilotów myśliwskich był to najdłuższy lot wykonany w II wojnie światowej — trwał 5 godzin i 57 minut. Wyprawa na Berchtesgaden była ostatnim aktem odwetowym za niedawne bombardowanie Londynu bronią V-1 i V-2. W wyniku bombardowania hitlerowska siedziba, gdzie opracowywano plany agresji na Polskę i podboju świata, legła w gruzach, do czego przyczynili się również Polacy. (cdn.)

WAŁBRZYCH GOŚCIŁ LOTNIARZY

1



2



3

4

W dniach 23—24 lutego br. obradował w Wałbrzychu **II Ogólnopolski Sejmik Lotniarski „Delta 80"**. Patronowały mu: AWF Wrocław, Dolnośląskie Zagłębie Przemysłu Węglowego, WKKFiT w Wałbrzychu, Wałbrzyskie Towarzystwo Kultury i Aeroklub Jeleniogórski. Sejmik odbywał się pod hasłem: Przez szkolenie i nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne do lepszych wyników sportowych.

W Górniczym Domu Kultury kopalni „Wałbrzych" gospodarze serdecznie powitali brać lotniarską z całego kraju i zaproszonych gości. Okolicznościowe przemówienie wygłosił przewodniczący Komitetu Honorowego sejmiku, I sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR w Wałbrzychu **Jerzy Karykowski.** Stwierdził on m.in., że Wałbrzych ma tereny pozwalające wykonywać bezpiecznie loty przy użyciu lotni oraz że jest zainteresowany upowszechnianiem lotniarstwa wśród młodzieży i będzie popierać rozwój sportu lotniowego na swoim terenie.

Jerzy Karykowski i dyrektor ekonomiczny Dolnośląskiego Zagłębia Przemysłu Węglowego **Janusz Jaworski** wręczyli dyplomy uznania, puchary i pamiątki górnicze przedstawicielom instytucji oraz instruktorom, działaczom i pilotom, najbardziej zaangażowanym w rozwój sportu lotniowego.

Zespołowymi wyróżnieniami uhonorowane zostały: **Klub Lotniarski w Broumovie** (CSRS), **Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Robót Górniczych w Wałbrzychu** i **Rada Zakładowa Kopalni Węgla Kamiennego „Wałbrzych" w Wałbrzychu;** natomiast wyróżnieniami indywidualnymi: **Paweł Wierzbowski, Janusz Wasilewski, Rafał Gargas, Stanisław Maksymowicz, Jacek Kibiński, Józef Korol, Witosław Kucka** i **Zdzisław Kołodziej.**

Obradom roboczym przewodniczył dr **Stanisław Maksymowicz** z AWF Wrocław. W wygłoszonych na sejmiku referatach zawarto aktualne problemy, interesujące lotniarzy.

Bardzo ciekawy był referat: „Adaptacja zmysłu równowagi do przyspieszeń kątowych i liniowych w sporcie lotniowym", wygłoszony przez dr. **Marka Zatonia** z AWF Wrocław. Ciekawe potraktowanie problemów tej dyscypliny sportu wywołało interesującą i rzeczową dyskusję.

Dr **Stanisław Maksymowicz** w swoim referacie zwrócił uwagę na specyfikę latania wyczynowego w terenie górskim, wskazując na te momenty, które stanowią częste przesłanki do wypadków. **Paweł Wierzbowski** przedstawił swoje dalsze konstrukcyjne adaptacje lotni „Vega". Bardzo ciekawie przedstawił światową technikę w zakresie systemów ratowniczych stosowanych w wyczynowym sporcie lotniowym. Paweł Wierzbowski zademonstrował słuchaczom spadochron, jaki skonstruował w oparciu o analizę systemów ratowniczych stosowanych przez renomowane firmy i omówił kolejne fazy otwarcia spadochronu.

Gospodarz sejmiku i autor niniejszego przedstawił charakterystykę terenu województwa wałbrzyskiego, zwracając szczególną uwagę na szerokie wykorzystanie już sprawdzonych baz. Autor przedstawił charakterystyki gór Chełmiec i Sokół, kompleksu mieroszowskiego Nowe Siodło oraz kilku mniejszych wzniesień, nadających się z powodzeniem do realizowania programu szkoleniowego. Szczególną uwagę zwrócił na walory terenu Wałbrzycha i okolic, które już częściowo zostały sprawdzone przez brać lotniarską Wałbrzycha, Wrocławia, Słupska i Poznania. 5-kilometrowy regularny masyw wzniesień w okolicy Mieroszowa o średniej wysokości 720 m npm stwarza możliwości, przy wiatrach południowo-wschodnich, zdobywania warunku czasowego do srebrnej odznaki szybowcowej!

Bardzo ciekawa dyskusja wywiązała się po wystąpieniu znanego konstruktora-amatora **Tadeusza Dobrocińskiego,** który zobrazował w swoim wystąpieniu faktyczny stan lotniarstwa w Polsce. Nakreślił też tendencje rozwojowe lotniarstwa, przedstawiając stan techniki lotniowej na świecie oraz tendencje rozwojowe lotniarskiej myśli konstrukcyjnej w naszym kraju.

Podczas sejmiku wyświetlone zostały amatorskie filmy z imprez lotniowych w kraju. Pokazano też wiele przezroczy i materiałów poglądowych.

W części kameralnej sejmiku, obok występu kabaretu, zaprezentował się znany krakowski pilot lotniowy dr **Jacek Kibiński.** We własnym montażu muzyczno-zdjęciowym ukazał piękno sportu lotniowego na tle lotu z Łomnicy (2 634 m npm).

Tylko na podstawie wpisów uczestników sejmiku do księgi pamiątkowej można powiedzieć, że była to kolejna udana impreza integrująca środowisko lotniarskie w kraju, której celem było bezpieczeństwo latania lotniowego i dalszy rozwój myśli konstrukcyjnej w tej dziedzinie.

JERZY SIATKOWSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. **Paweł Wierzbowski leci na lotni Sokół.**
2. **Lotnia nad Wałbrzychem.**
3. **P. Wierzbowski i St. Maksymowicz prezentują spadochron.**
4. **Podczas obrad: dr Marek Zatoń wygłasza referat.**

Zdjęcia: J. Siatkowski (2) i K. Duszka (2)

CZY LOTNICTWO JEST BEZPIECZNE?

Katastrofa lotnicza porusza wszystkich. Donoszą o niej na pierwszych stronach gazet, mówi się w radiu telewizji. Jest przez wiele dni, tygodni, tematem rozmów wśród znajomych, przyjaciół w biurach i fabrykach. Dzieje się tak dlatego, że w opinii powszechnej katastrofy lotnicze są najbardziej tragiczne w skutkach — nikt w nich nie ma szansy ocaleć.

W kilka zaledwie tygodni po katastrofie naszego samolotu warto zastanowić się nad problemem — czy lotnictwo jest bezpieczne?

Oprzeć trzeba się na statystykach. One są źródłem danych umożliwiających dokonywanie analiz i pewnych porównań. Oczywiście, tak jak i w wielu statystykach otrzymane wyniki prawdziwe są jedynie wtedy, kiedy opieramy się na dużym materiale. Posłużę się więc statystykami światowego transportu lotniczego, publikowanymi co roku przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego. Obejmuje ona prawie wszystkie kraje świata z wyjątkiem, spośród państw o liczącym się lotnictwie, Związku Radzieckiego.

Ostatnie publikowane statystyki dotyczą roku 1978. W roku tym zdarzyły się w komunikacji lotniczej w lotach rozkładowych 23 katastrofy, w których poniosło śmierć 652 pasażerów i 79 członków załóg. W lotach nieregularnych: w 4 katastrofach śmierć poniosło 310 pasażerów i 18 członków załóg. Ogółem zdarzyło się więc w transporcie lotniczym w całym 1978 roku 27 katastrof lotniczych o skutkach śmiertelnych. Dużo to czy mało? Statystyki ICAO podają jednocześnie, że w transporcie lotniczym w tym samym okresie zanotowano około 1400 wypadków. Wynika z tego, że zaledwie około 2% spośród wszystkich wypadków lotniczych pociąga za sobą tragiczne, śmiertelne skutki.

A jak przedstawia się szansa, oczywiście statystyczna, wyjścia z życiem z katastrofy lotniczej? Statystyki wykazują, że szanse te wciąż wzrastają. Wpływa na to coraz lepszy, bezpieczniejszy sprzęt latający. Okazuje się, że najbezpieczniejsze są samoloty o napędzie odrzutowym. W 1978 roku spośród 969 pasażerów 9 samolotów odrzutowych, które uległy katastrofom, 519 uratowało życie. Jest to przeszło 53%. Te statystyczne wskaźniki dla samolotów turbośmigłowych były mniej korzystne i za rok 1978 dawały szanse przeżycia katastrofy już tylko w 31,8%. Rozważania nad wskaźnikami statystycznymi nie zmniejszają ani o trochę tragizmu każdej katastrofy. Wskazują jednak dobitnie, że nawet w przypadku katastrofy lotniczej o śmiertelnych skutkach są spore możliwości jej przeżycia. Nie jest więc prawdą, że w katastrofach lotniczych giną z zasady wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie samolotu.

Dane Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego wykazują, że stale, od wielu lat podnosi się bezpieczeństwo w transporcie lotniczym. Wspomniałem już, że w 1978 roku śmierć poniosło (w przewozach regularnych) 652 pasażerów lotniczych. W tym samym roku przewieziono ogółem 587 milionów pasażerów (dane bez ZSRR). Jeden zabity pasażer przypada więc na blisko jeden milion podróżnych. Gdyby ten sam stopień bezpieczeństwa zachować w naszym kraju wśród kąpiących się, liczba utonięć powinna utrzymywać się na około 35—36 utonięć rocznie; niestety utonięć w naszym kraju jest kilkadziesiąt razy więcej.

Statystyki ICAO pozwalają na ustalenie, że zagrożenie pasażera utratą życia w katastrofie lotniczej jest rzeczywiście bardzo małe. Wskaźnik liczby wypadków śmiertelnych na wylatane godziny wyniósł w 1978 r. 0,16 na 100 000 godzin. Statystycznie trzeba więc wylatać 625 000 godzin, aby zginąć. 625 000 godzin to 26 041 dni, czyli przeszło 71 lat. Tyle trzeba latać, bez przerwy, aby wg statystyk międzynarodowych zginąć w lotniczej katastrofie. Jedna ofiara śmiertelna przypada na wylatane blisko 400 mln kilometrów i około pół miliona lądowań.

Jeszcze może kilka danych statystycznych o rodzajach wypadków lotniczych. Najczęstszym przypadkiem rozbicia samolotu w ostatnich kilkunastu latach było zderzenie z górą. Przyczyna ta spowodowała 28,6 wypadków. Kolejne miejsce zajmują upadki samolotów do morza — 8,1%, na ziemię — 5,4%, pożar w powietrzu — 4,7% i wreszcie sabotaż — 4,7%. Spośród 22 rodzajów wypadków do bardzo rzadkich należą zderzenia w powietrzu, bo zaledwie 0,6%. Są to jednak z reguły wypadki pociągające za sobą szczególnie tragiczne następstwa.

Spotkałem się kiedyś ze stwierdzeniem, że gdyby w innych dziedzinach transportu wprowadzić rygory na co dzień obowiązujące w komunikacji lotniczej, to te inne rodzaje transportu przestałyby działać. Jest w tym nieco przesady, ale również wiele prawdy. Bezpieczeństwa lotniczego na obecnym poziomie nie osiągnięto od razu. Złożyły się na to lata prób, doświadczeń okupionych wieloma ofiarami. Tradycją lotnictwa jest jednak, że każda ofiara nie idzie na daremno. Każdy wypadek, ba, każda przesłanka do wypadku jest szczegółowo analizowana i prowadzi do wniosków mających na celu uniknięcie podobnych przypadków w przyszłości.

Transport lotniczy działa w trudnych warunkach. Prędkość samolotów wynosi średnio około 850—950 km/h. Podejścia do lądowania wykonywane są z prędkościami 240—280 km/h. Każdy błąd pilota, członka załogi latającej czy też kontrolera ruchu lotniczego może spowodować tragiczne następstwa. Dlatego też wymagania im stawiane, tak pod względem przygotowania fachowego, wyszkolenia jak i cech psychofizycznych, są szczególnie wysokie. Równie wysokie wymagania stawiane są konstruktorom samolotów i obsłudze technicznej. Coraz doskonalsze są samoloty. Podstawowe ich układy, decydujące o bezpieczeństwie, są podwójne, a nawet potrojone. Stale poddawane są szczegółowym kontrolom i przeglądom.

A jednak, mimo tych wysokich wymagań, daleko posuniętych działań profilaktycznych — katastrofy lotnicze się zdarzają. Zawodzi czasami ta wielokrotnie sprawdzana, ale jednak skomplikowana technika, zawodzi człowiek — najsłabsze ogniwo w tym systemie. Czasami przyczyną katastrofy jest pogoda, a raczej jej kaprysy.

Mimo wszystko z badań statystycznych, wynika, że komunikacja lotnicza jest najbezpieczniejsza. Zdarzają się katastrofy, o których pisze cały świat. Lotnictwo jeszcze cieszy się tak wielkim zainteresowaniem, otoczone jest nimbem romantyzmu, że dziennikarze idąc za potrzebami czytelników, piszą nawet o katastrofach małych, dyspozycyjnych samolotów, „bo to była katastrofa lotnicza". Zginęło gdzieś na odległym kontynencie 4 czy 5 osób w samolocie a oddźwięk wypadku jest światowy. Kiedy ginie kilkadziesiąt osób w katastrofach samochodowych w ciągu jednego weekendu — przyjmujemy to za normalne. To jest cena naszego życia, naszego pośpiechu, postępu technicznego. Lotnictwo wyłamuje się z tych ocen. I dobrze. Jest to bowiem czynnik decydujący o tym, że poziom bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej stale będzie się podnosić, że będziemy stale wyczuleni na każdy przypadek, również wtedy, kiedy nie pociągnie on za sobą tragicznych skutków.

W 1978 roku na 100 milionów kilometrów wylatanych wypadło jedynie 0,27 ofiary śmiertelnej. Tylko... czy aż...

Szczycimy się, że lotnictwo jest najbezpieczniejszym środkiem transportu. Nie może to być jednak motywem samouspokojenia. Wypadki się zdarzają i będą zdarzały, bo... to są właśnie wypadki. To jest cena naszej współczesności. Chcemy jednak tę współczesność mieć jak najtaniej. Dotyczy to nie tylko komunikacji lotniczej. Żeby bezpiecznie latać, poza techniką potrzebni są ludzie z wyobraźnią. Jest ich w lotnictwie zdecydowana większość.

HENRYK ŻWIRKO

Ćwiczenie w szybkim opuszczaniu samolotu, który uległ awarii podczas lądowania. Widoczne są specjalne trapy nadmuchiwane, ułatwiające ewakuację pasażerów z kabiny.

Zdjęcie: „Flight"

Radziecki miesięcznik MODELIST-KONSTRUKTOR zamieścił opis motolotni konstrukcji S. BIELIKOWA oraz lotów na niej, poprzedzony wstępem pióra wybitnego konstruktora lotniczego O. ANTONOWA. Poniżej przytaczamy ten artykuł z niewielkimi skrótami. Sądzimy, że zainteresuje on naszych konstruktorów amatorów.

Jeśli prześledzić historię lotnictwa, to okazuje się, że większość współczesnych statków powietrznych zarówno cięższych jak i lżejszych od powietrza — narodziła się w postaci bez silnika. Samoloty miały za protoplastów szybowce, a sterowce — balony. Silniki przyszły w trakcie ewolucji. Mniej więcej to samo można zaobserwować obecnie w lotniarstwie: po pojawieniu się lotni w wersji czysto szybującej zaczęły się intensywne prace nad ich „motoryzacją". Prowadzili je zarówno amatorzy, jak i poważne instytucje naukowe oraz firmy produkujące samoloty.

Osiągnięte wyniki pozwalają żywić nadzieje, że w niedalekiej przyszłości motolotnie staną się samodzielnym rodzajem lotnictwa. Przekonująco o tym świadczą na przykład ubiegłoroczne przeloty na motolotniach przez Kanał La Manche śladami pionierów lotnictwa. W 1979 r. na Salonie Lotniczym w Le Bourget zademonstrowano Motodeltę wyprodukowaną w RFN, która nieźle latała.

Bez wątpienia eksperymenty podobne do dokonanych przez S. Bielikowa zasługują ze wszech miar na poparcie.

O. ANTONOW
generalny konstruktor

MOTOLOTNIA BS-3

Przed przystąpieniem do pracy nad motolotnią staraliśmy się zebrać i poklasyfikować dane techniczne wszystkich aparatów tego typu zbudowane w ZSRR i za granicą. Ale informacje były nader skąpe. Zastosowanie plecakowych zespołów napędowych przez lotniarzy nie bardzo było odpowiednie: umieszczenie śmigła za plecami sportowca znacznie obniża jego sprawność w porównaniu do pracy w niezakłóconym powietrzu, gdyż występuje tzw. zjawisko „cienia". Ponieważ nasz zespół, działający przy klubie młodzieżowym „Łucz" w Moskwie, składał się głównie z chłopców, którzy ukończyli szkolenie aeroklubowe, postanowiliśmy zbudować statek powietrzny mający sterowanie aerodynamiczne przy siedzącej pozycji pilota. Stąd wynikała potrzeba wyposażenia lotni w podwozie.

W celu zrealizowania postawionego zadania musieliśmy zaprojektować sztywną platformę z rur duralowych, utrzymującą wspornik mocowania pokrycia, ramę dla silnika, fotel pilota, golenie podwozia, stery i szkielet z rur do mocowania sterów kierunku i wysokości. Wiedzieliśmy, że zastosowanie w lotni sterów i lotek umieszczonych według tradycyjnego układu samolotowego bezpośrednio na pokryciu nie przyniesie spodziewanych rezultatów. Okoliczność ta spowodowana jest przez reakcję miękkiego płata na zmianę położenia sterów w strumieniu. Dlatego postanowiliśmy wysunąć stery do przodu, do strefy niezakłóconego przepływu. W wyniku tego powstał aparat przypominający samolot typu kaczka (rys. 1).

Umieszczone pod dziobem lotni ster kierunku o powierzchni 0,5 m² i przednie kółko podwozia są sterowane za pomocą pedałów, natomiast ster wysokości o powierzchni 1,1 m² — za pomocą drążka typu samolotowego. Napęd — linkowy za pośrednictwem zwykłych bloczków na ster kierunku i za pośrednictwem układu różnicowego — na ster wysokości. Do sterowania przechyleniem — tylna część krawędzi pokrycia jest podciągana przez uzdeczkę i spełnia funkcję lotek. Miejsce pilota, to fotel z samolotu sportowego o zredukowanej masie. Jest on wyposażony w pasy: biodrowy i 2 ramieniowe oklejone gąbką w celu amortyzacji wstrząsów podczas startu i lądowania.

Szkielet pokrycia i utrzymująca go konstrukcja powinny mieć duży zapas wytrzymałości w porównaniu do analogicznych elementów zwykłej lotni, ponieważ motolotnia jest poddawana znacznie większym obciążeniom.

Pokrycie należy wykonać z materiału o wysokiej wytrzymałości i dużej nieprzepuszczalności powietrza — dakronu, lawsanu lub ostatecznie z tkaniny AZT. Pożądane jest wybranie nowoczesnych, uprzednio sprawdzonych kształtów pokrycia, np. lotni Albatros konstrukcji A. Riabcowa (opisanej w „Modelist-Konstruktor" nr 5/1979).

Silnik z motocykla Iż-Płaneta-Sport o pojemności 350 cm³ i mocy nominalnej ok. 15 kW /20 KM/, przy obrotach 3800 obr./min. Żadnych podrasowań silnika nie wykonywaliśmy w celu zachowania trwałości pracy silnika. Paliwo jest podawane grawitacyjnie ze zbiornika przezroczystego (możliwość kontroli) o pojemności 5 dm³ umieszczonego na wsporniku nad silnikiem. Śmigło pchające o średnicy 1 m.

Wyposażenie pilotażowe składa się ze wskaźników wysokości i prędkości (US-250, przeskalowany dla małych prędkości lotu) i wariometru typu szybowcowego. Loty bez przyrządów na motolotni są **niedopuszczalne.**

Do kontroli pracy silnika pożądane jest zabudowanie obrotomierza i wskaźnika temperatury głowicy cylindra.

Pierwsze loty pozwoliły określić cechy specyficzne zbudowanej przez nas motolotni. Muszą je przestrzegać ci, którzy zdecydują się powtórzyć nasz eksperyment.

ZALECENIA ODNOŚNIE DOKONYWANIA LOTÓW NA MOTOLOTNI BS-3

Przede wszystkim należy stanowczo przestrzegać zasady, że loty na motolotni BS-3 mogą wykonywać jedynie piloci, którzy ukończyli szkolenie aeroklubowe (samolotowe lub szybowcowe) i umieją latać na zwykłych lotniach.

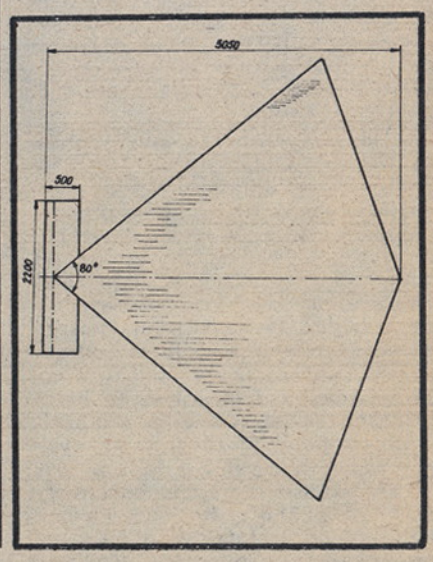
Ponadto pomyślne loty na motolotni mogą być zagwarantowane tylko pod warunkiem stopniowego wykonywania ćwiczeń przygotowawczych: 1 — kołowanie z różnymi prędkościami, 2 — skoki, 3 — loty po prostej, 4 — loty z zakrętami o 45—90°, 5 — loty nad lotniskiem po prostokącie, z zakrętami o 90°, przy wykonywaniu startu i lądowania ściśle pod wiatr.

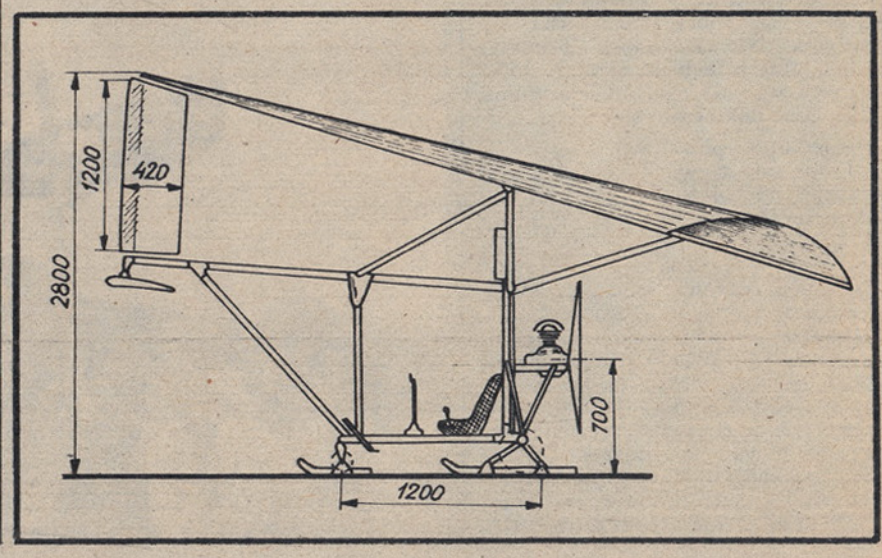
Najkorzystniejsze warunki meteorologiczne do wykonywania tych ćwiczeń — to nieporywisty wiatr o stałym kierunku, wiejący z prędkością najwyżej 5 m/s. Ćwiczenia powinny być wykonywane na równym terenie lub lotnisku o długości co najmniej 800 m z dobrymi podejściami, tj. bez wysokich przeszkód, drzew czy budowli na kierunku startu i lądowania.

1. KOŁOWANIE. Ustawiwszy motolotnię ściśle pod wiatr i wybrawszy na skraju terenu dobrze widoczny punkt orientacyjny, można zacząć ruch przez płynne zwiększenie obrotów silnika. Należy utrzymywać kierunek na wybrany punkt orientacyjny przez chwilowe naciskanie na pedały: przy odchyleniu w lewo — naciskanie prawego pedału, przy odchyleniu w prawo — lewego pedału. Powtarzać ćwiczenie dotąd, dopóki nie zostanie opanowany ruch dokładnie po prostej na wybrany punkt orientacyjny. Drążek powinien być utrzymywany w położeniu neutralnym (ster wysokości jest wówczas poziomo).

Następnie można trochę zwiększyć prędkość rozbiegu doprowadzając lotnię do stanu „nieważkości", kiedy siła nośna płata zbliży się do ciężaru aparatu. Od tej chwili zaczyna się opanowywanie skoków.

2. SKOKI. Chwila oderwania się od ziemi, dobrze znana pilotom lotni, na motolotni jest odczuwana jako ustanie wstrząsów przekazywanych konstrukcji od podwozia. Motolotnia jak gdyby zawisa na chwilę w powietrzu. Prędkość oderwania się (wg przyrządów) leży w granicach 40—45 km/h. W tej chwili należy przytrzymać manetkę a drążek trochę oddać od siebie, aby nie pozwolić motolotni wznosić się i należy utrzymywać ją na wysokości nie większej niż 0,5—0,8 m od ziemi. Powstające przechylenia paruje się odchyleniami drążka w prawo i w lewo, chociaż potrzeba takich działań powstaje rzadko — motolotnia podczas startu jest bardzo stateczna. W miarę opanowywania ćwiczeń, wysokość lotu można zwiększać początkowo do 1 m, a następnie — jeśli pozwala na to długość terenu — do 2—3 m, ale tak, aby po wylądowaniu motolotnia zatrzymała się nie bliżej niż 30—50 m przed przeszkodą na końcu terenu wzlotów. Natomiast ko-



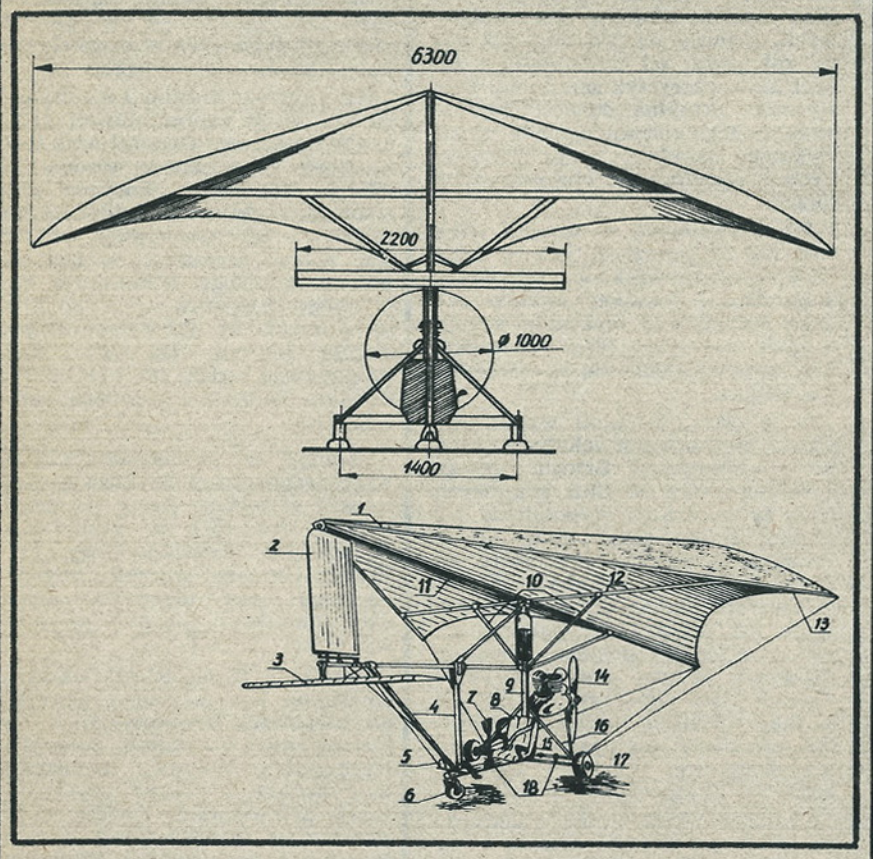


Rys. 1. Schemat motolotni.

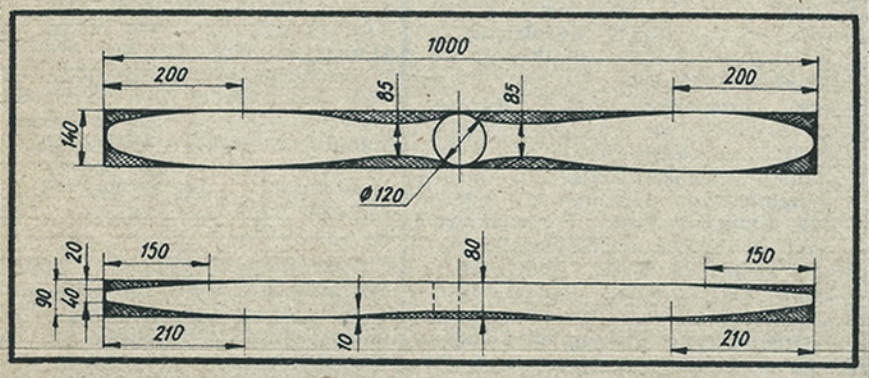
łowanie w stronę przeciwną, do miejsca startu, należy wykonywać na minimalnej prędkości. Przyziemienie po locie należy wykonać przez doprowadzenie aparatu do ziemi przy prędkości 40—45 km/h wg przyrządu, krótkiego wytrzymania na wysokości 0,3—0,5 m i lądowania z energicznym ściągnięciem drążka na siebie, aby wprowadzić płat na duży kąt natarcia i nie pozwolić motolotni brutalnie uderzyć o ziemię. Lądowania z podniesionym kółkiem przednim podwozia, na dwa koła główne, nie należy uważać za błąd — takie lądowania są właściwe dla pilotów lotni. Trzypunktowe lądowania są bliższe pilotom samolotowym. Prędkość opadania aparatu w chwili lądowania jest bardzo mała i dobieg praktycznie nie przekracza 5—10 m.

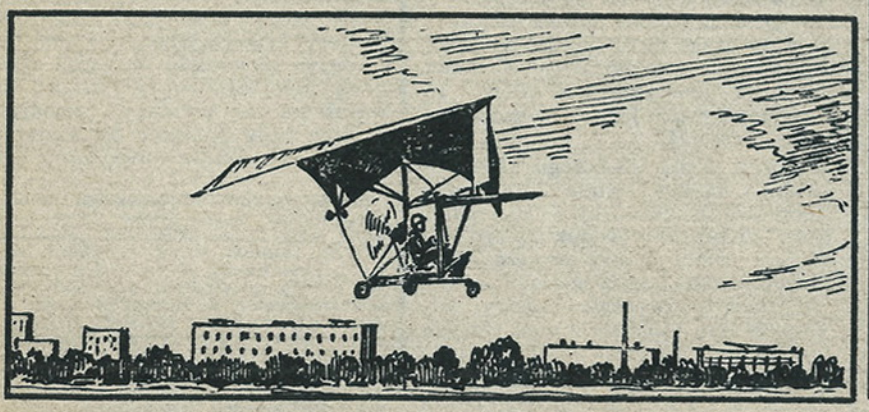
Zależnie od kształtu i wymiarów terenu wzlotów, po opanowaniu skoków można przejść do lotów „żmijką", z zakrętami o 45° i 90° na wysokości do 25 m, w celu opanowania zachowania się motolotni w locie krzywoliniowym. W porównaniu ze znanymi statkami powietrznymi, takimi jak samoloty i szybowce, motolotnia ma większą bezwładność i zakręty na niej wykonuje się z niewielkimi przechyleniami, płasko. *(bjw)*

Rys. 2. Rysunek motolotni BS-3 konstrukcji S. Bielikowa: 1 — pokrycie, 2 — ster kierunku, 3 — ster wysokości, 4 — zastrzały przedniej części kratownicy, 5 — pedały sterowania, 6 — przednie koło podwozia, 7 — drążek, 8 — oparcie fotela pilota, 9 — główna spodora kratownicy, 10 — zastrzały rury dźwigarowej szkieletu, 11 — rura kilowa, 12 — rura dźwigarowa szkieletu, 13 — rury boczne szkieletu, 14 — zespół napędowy, 15 — zastrzały ramy silnikowej, 16 — zastrzały ramy głównej, 17 — koło główne podwozia, 18 — rama główna. Kieszeni kilowej i bocznych nie pokazano na rysunku.



Rys. 3. Rysunek śmigła motolotni.





AP „NOWOSTI specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

W POWIETRZU JAK W DOMU

Halina Kozyr, nawigator samolotu Ił-62 latającego na dalekich trasach (Moskwa — Chabarowsk i Moskwa — Pietropawłowsk Kamczacki), posiada wyższe wykształcenie specjalistyczne (kierunek nawigacyjny Akademii Lotnictwa Cywilnego) i dużą praktykę w powietrzu. Około 10 tys. godzin lotu, 8 rekordów świata na samolocie Ił-18 i Ił-62M, kilka rekordów w skokach spadochronowych, dokładność i talent — wszystko to czyni z tej młodej kobiety znakomitego specjalistę radzieckiego lotnictwa.

Na liniach Aerofłotu lata niewiele kobiet; praca w powietrzu wymaga nie tylko fizycznej, ale i ogromnej psychicznej wytrzymałości, narusza zwykły tryb życia, odrywa od rodziny. Jedna z najlepszych lotników-kobiet Aerofłotu Iraida Wierripeachowa powiedziała, że „aby spokojnie latać, kobieta powinna mieć złotego męża i srebrną babcię". Jednakże nie zwracając uwagi na wszystkie trudności związane z tym zawodem, kobieta — jeśli czuje do niego powołanie, posiada silną wolę i charakter — znajduje wreszcie rozwiązanie i zostaje lotnikiem. Droga do tego zawodu rozpoczyna się zazwyczaj od sportu samolotowego. W każdym większym mieście Związku Radzieckiego działa aeroklub, gdzie można zajmować się sportem samolotowym i spadochroniarstwem.

Sportowcy w aeroklubach zdobywają kwalifikacje pilota-instruktora, a potem zazwyczaj kończą wyższą szkołę dla pilotów i nawigatorów. Taką drogę przeszła właśnie Halina Kozyr: aeroklub, praktyka lotnicza, akademia. W moskiewskim porcie lotniczym Domodiedowo o nawigatorze Kozyr mówi się, że drogi powietrzne zna doskonale i w powietrzu czuje się jak u siebie w domu.

Na zdjęciach:

1. Nawigator Halina Kozyr przy pracy. ● 2. W rodzinnym gronie.

DZIŚ i JUTRO KOMUNI

Komunikacja lokalna (commuter aviation), lotnictwo trzeciego poziomu (third-level aviation, aviation de troisieme niveau), a także dodatkowe-dostawcze linie lotnicze (feederlines, les lignes d' apport), to nazwy które z grubsza odnieść można do komunikacji lokalnej, przeznaczonej do przewozu niewielkiej liczby pasażerów na trasach o długości kilkuset — ponad tysiąc kilometrów. Stanowi ona uzupełnienie regularnej komunikacji krajowej w państwach o dużych obszarach, w mniejszych zaś jest niekiedy jedynym środkiem komunikacji powietrznej w granicach danego państwa.

Na ogromnym obszarze ZSRR od dawna istnieją lotnicze połączenia między mniejszymi skupiskami ludzkimi. Wahadłowe loty na tych trasach odbywają samoloty An-2 oraz w niewielkiej ilości czechosłowackie L-410.

Jak wykazały statystyki, na wielkim terytorium Kanady ponad połowa pasażerów linii krajowych korzysta z połączeń nie dłuższych niż 800 km, zaś w USA 1/3 pasażerów i 2/3 samolotów podróżuje na trasach krótszych niż 500 km. Przy tak krótkich odległościach eksploatacja dużych samolotów odrzutowych staje się mało opłacalna.

Wobec stosunkowo skromnych wymagań, jakie stawiają samoloty użytkowane w lotnictwie komunikacji lokalnej (np. możliwość wykorzystywania lotnisk gruntowych, ekonomiczna eksploatacja, mała liczba osób potrzebna do obsługi i niskie jej koszty), jest to rodzaj komunikacji bardzo elastyczny. Zrozumiałe więc, że komunikacja ta cieszy się coraz większym powodzeniem, a co za tym idzie wzrasta zainteresowanie samolotami tej klasy, podobnie jak popyt na nie.

W związku ze znacznym rozproszeniem trzeciorzędnych towarzystw lotniczych na całym świecie oraz nieregularnością rejsów, a także w związku z większą niż w innych rodzajach lotnictwa płynnością kadr i sprzętu, dokonanie ścisłych statystyk dla komunikacji lokalnej w skali światowej jest niezwykle trudne. Obliczono jednak, że w USA — według źródeł amerykańskich — liczba pasażerów korzystających z lotniczej komunikacji lokalnej wzrasta z roku na rok średnio o 10%. Niektórzy przewoźnicy notują jednak dużo szybszy wzrost liczby pasażerów. Na przykład Ransome Airlines z Filadelfii przewiozły ich w 1978 r. 253 153, w 1979 r. — 322 830, zaś na rok 1980 przewiduje się przetransportowanie samolotami tego towarzystwa 800 000 osób.

Od dawna wiadomo, że USA wykazuje się najszybszym rozwojem komunikacji lotniczej w krajach kapitalistycznych, a w tym również komunikacji lokalnej. Świadczy o tym między innymi fakt, że w kraju tym funkcjonuje ok. 200 lotniczych towarzystw przewozowych trzeciego poziomu, a liczba lotnisk, lądowisk samolotowych i śmigłowcowych oraz innych instalacji użytkowanych przez lotnictwo cywilne wyniosła w 1979 r. 14 746 (o 172 więcej niż w roku 1978). Stąd — pomimo specyfiki jaką stanowią warunki geopolityczne — pewne drogi rozwojowe lotnictwa w tym kraju można przyjąć za wiodące, a co za tym idzie wzorcowe dla pozostałych państw świata, z wyjątkiem socjalistycznych i po uwzględnieniu niezbędnych poprawek.

Stany Zjednoczone kupują ponad połowę światowej produkcji samolotów komunikacji lokalnej. Amerykański przemysł lotniczy nie jest obecnie w stanie zaspokoić potrzeb swego kraju w tym zakresie. Z rodzimych konstrukcji najczęściej spotkać można na amerykańskim niebie sylwetki samolotów Beechcraft 99, starszych od nich Beechcraft 18, od niedawna Swearingen Fairchild Metro II — który zdobył uznanie również daleko poza granicami USA — a nawet wysłużone Dakoty — Douglas DC-3.

Dostawcą do USA najpopularniejszego ostatnio nie tylko w tym kraju samolotu są zakłady De Havilland Canada. Turbośmigłowiec DHC Twin Otter lata na świecie w liczbie ok. 650 egzemplarzy, zaś popularność jaką się cieszy spowodowała wzrost jego produkcji z 3 do 7 egzemplarzy miesięcznie. Największym konkurentem dla Twin Otter jest powstały niedawno brazylijski Bandeirante, którego firma Embraer sprzedała w stosunkowo krótkim czasie około 200 egzemplarzy do różnych krajów świata. Jest to rzadki przypadek importu przez USA sprzętu lotniczego z Ameryki Południowej.

Zakłady Embraer nie czekają na minięcie dobrej passy dla swych samolotów i przygotowują nową konstrukcję, w której wykorzystywana będzie część kadłubowa Bandeirante. Brasilia — bo taką nazwę otrzymał już projektowany samolot — napędzany będzie silnikami o mocy 1 400 kW (wielkość dotychczas raczej nie stosowana w napędzie tej klasy samolotów).

Innym zagranicznym dostawcą samolotów komuterowych dla użytkowników amerykańskich jest brytyjska firma Short (funkcjonująca w ramach koncernu British Aerospace). Po umiarkowanym powodzeniu 19-miejscowego Skyvana, którego zbudowano 125 egzemplarzy, produkuje ona od niedawna 30-osobowy Short 300. Aktualny portfel zamówień na ten samolot (58 zamówionych i opcje na dalszych 330) wydaje się wskazywać na niemały sukces handlowy firmy.

Na problemie pojemności samolotów trzeciego poziomu warto się zatrzymać nieco dłużej. Na całym świecie dominują obecnie samoloty tej klasy dysponujące 10-20 miejscami pasażerskimi. Coraz szybszy wzrost liczby pasażerów korzystających z tego rodzaju komunikacji spowodował preferowanie przez towarzystwa lotnicze (zwłaszcza USA), samolotów 30-miejscowych.

Niektóre towarzystwa komunikacji lokalnej wyciągnęły z długoterminowych prognoz wniosek o konieczności zwiększenia liczby miejsc do 50, a nawet 60, czemu sprzyja rozluźnienie przepisów Federal Aviation Administration (FAA), dotyczących tej klasy samolotów. Towarzystwa przewozowe sugerują producentom przyszłych samolotów wzięcie pod uwagę tych postulatów, zaś obecnie rozglądają się za istniejącymi typami samolotów spełniających zbliżone warunki. Bardziej opłaca się bowiem kupić już teraz większy samolot, nawet jeżeli nie będzie na razie zabierał kompletu pasażerów, niż zmieniać co krótki okres czasu posiadany sprzęt. Stąd coraz częściej daje się słyszeć o rozważaniu w USA zakupu już teraz belgijsko-holenderskich samolotów turbośmigłowych F-27 Friendship oraz odrzutowych F-29 Fellowship, których produkcja zaspokaja obecnie potrzeby towarzystw nie trzeciego, a drugiego poziomu (krajowe linie średniego i dalszego zasięgu oraz międzynarodowe bliskiego zasięgu).

Wzrastają też wymagania użytkowników odnośnie ekonomiczności eksploatacji (termin obejmuje między innymi małe zużycie paliwa i mało kosztowną obsługę) jak również odnośnie trwałości (żywotności) konstrukcji, komfortu pasażerów oraz poziomu hałasu.

Z innych tendencji w rozwoju samolotów tej kategorii warto zwrócić uwagę na napęd. Dotychczasowe próby ze stosowaniem silników tłokowych, odrzutowych i turbośmigłowych wykazały bezsporną wyższość ostatniego z wymienionych rodzajów. Najbardziej zbliżony do optymalnego okazał się dla samolotów komunikacji lokalnej układ dwóch silników turbośmigłowych, o mocy od 350 do 1 400 kW (w zależności od pojemności i innych charakterystyk samolotu). Stąd wyraźna aktualna dążność do stosowania tego rodzaju napędu w powyższym układzie, w projektowanych i rozwijanych obecnie samolotach.

Przeprowadzona w drugiej połowie lat siedemdziesiątych w USA wśród użytkowników samolotów komunikacji lokalnej ankieta Air Transport Group wykazała między innymi, że tylko 10% respondentów wypowiedziało się za ciśnieniową kabiną.

W Wielkiej Brytanii wzrost lotnictwa komunikacji lokalnej nastąpił po rezygnacji British Airways z obsługiwania 26 linii krajowych. Dało to możliwość wypełnienia powstałej w ten sposób luki komunikacyjnej małym, brytyjskim towarzystwom przewozowym. Nastąpił wzrost zamówień na renomowane już brazylijskie Bandeirante, stanowiących uzupełnienie eksploatowanych w tym kraju rodzimych maszyn typu Jetstream 31, HS-125, a także Britten Norman Islander (od niedawna rozwijany w wersji turbośmigłowej Turbo Islander) oraz trzysilnikowego Trislander.

Coraz większa liczba pasażerów na krótkich liniach skłoniła towarzystwa Wielkiej Brytanii do rozglądania się za jeszcze nowszym, pojemniejszym sprzętem. Wybór padł na znajdujący się obecnie w fazie rozwoju czterosilnikowy, odrzutowy BAE-146.

W pozostałych krajach Europy, ze względu na mniejsze obszary państw, lotnictwo komunikacji lokalnej charakteryzuje się mniej dynamicznym rozwojem niż w USA czy Kanadzie, niemniej użytkowanych jest wiele samolotów tej klasy, zwłaszcza DHC Twin Otter, Short 330, Islander, rzadziej francuski Corvette. W Szwajcarii i Austrii rozwijają się od niedawna połączenia lotnicze znacznie ułatwiające dotarcie do miejscowości górskich. Towarzystwa obsługujące te linie (austriackie Austrian Air Service i szwajcarskie Corsair), użytkują amerykańskie Metro II, a zamówiły już jego wersję rozwojową Metro III.

Wobec coraz większego zainteresowania całego świata lotnictwem komunikacji lokalnej i niewydolności przemysłu produkującego samoloty temu celowi służące, konstruowaniem takich maszyn zajęły się niektóre państwa Europy, widząc w tym możliwość dość dużych zysków.

Hiszpańska firma Nurtanio przystosowała do celów komunikacji pasażerskiej rodzimy dwusilnikowy, turbośmigłowy transportowiec wojskowy — CASA.212 Aviocar.

Krajem, który szybko skorzystał z istniejącej koniunktury, są Włochy. Firma Aeritalia, w oparciu o doświadczenia zdobyte w czasie trwającej nadal budowy samolotu transportowego G.222, rozwija obecnie 30-osobowy AIT.230, będący górnopłatem napędzanym dwoma silnikami turbośmigłowymi RAR.318 (Rolls Royce — Alfa Romeo). Jeżeli samolot ten okaże się konstrukcją udaną, podbije być może nie tylko rynki trzeciego świata, na których nasyceniu opiera się w głównej mierze dotychczasowy eksport włoskiego przemysłu lotniczego.

Na ostatnim Salonie Lotniczym w Paryżu Włosi zaprezentowali prototyp 10-osobowego General Avia F-600 Canguro, napędzanego dwoma silnikami tłokowymi. Pomimo niezgodnego z aktualnymi tendencjami napędu i tej konstrukcji wróżona jest dobra przyszłość — uważany jest za groźnego konkurenta brytyjskiego Islandera — toteż firma zdecydowała się już rozpocząć produkcję seryjną. Ta sama firma produkować będzie też niewielkiego Condora będącego pochodną samolotu F-20.

Mówiąc o przemyśle włoskim warto wspomnieć, że dużą popularnością w świecie cieszy się produkowany od 1971 r. przez firmę Partenavia sześcioosobowy P.68 Victor. Obecnie projektowany jest na jego bazie niewielki samolot dla komunikacji lokalnej, 10-osobowy P.78.

Szwedzka firma SAAB Scania AB od dawna borykała się z ogromnymi kłopotami finansowymi, na jakie natrafiła w czasie rozwijania trzydziestoosobowego transportowca mającego pokryć zapotrzebowanie przewoźników lotniczych obsługujących krótkie linie lokalne. Parlament szwedzki wycofał dotacje przeznaczone na badania związane z kontynuowaniem programu Transporter, gdyż kosztorysy okazywały się zbyt wysokie. Wreszcie w ubiegłym roku przyznano 12,5 mln koron pod warunkiem znalezienia przez firmę SAAB partnera zagranicznego. Okazał się nim amerykański Fairchild, mający bogate doświadczenie w budowie samolotów trzeciego poziomu — Metro oraz Merlin.

Szwedzko-amerykański samolot będzie dolnopłatem, zapewniającym 30 pasażerom duży komfort w ciśnieniowej kabinie. Nowa koncepcja śmigieł — o zwolnionych obrotach — zapewnić ma samolotowi dobre osiągi oraz cichą pracę. Do budowy krawędzi natarcia oraz ruchomych elementów skrzydła użyte mają być kompozyty. Napęd nie został jeszcze wybrany; rozważane są trzy typy silników turbośmigłowych pochodzenia amerykańskiego.

Fiasko handlowe francuskiego samolotu odrzutowego Aerospatiale SN.600 Corvette, jakie miało miejsce w połowie lat 70-tych, skłoniło firmę do efektywniejszych poszukiwań w kierunku utworzenia dobrej konstrukcji tej klasy. Duże zainteresowanie w świecie wzbudza dziś projekt Aerospatiale AS.35. Firma ta oraz amerykańska Beechcraft twierdzą, że duży samolot dla linii lokalnych może być przedmiotem współpracy międzynarodowej, nie mówiąc oficjalnie o podejmowaniu jakichkolwiek porozumień.

KACJI LOKALNEJ

O współpracy międzynarodowej w zakresie prac konstrukcyjnych i produkcji seryjnej samolotów komunikacji lokalnej mówi się coraz częściej.

W krajach socjalistycznych lotnicza komunikacja lokalna rozwinięta jest przede wszystkim w ZSRR i Czechosłowacji. W Czechosłowacji krótkie linie krajowe obsługują linie Slov Air, użytkujące dobrze znane Turbolety — L-410. Samolot ten dostarczany jest do wielu krajów nie tylko socjalistycznych.

Powszechne zainteresowanie ostatnią konstrukcją biura Olega Antonowa — An-28 jest rzeczą wiadomą nie tylko osobom interesującym się lotnictwem. Na ostatnim Lotniczym Salonie w Paryżu był on jednym z najczęściej odwiedzanych eksponatów, a jego dalszy rozwój śledzony jest w świecie z dużą uwagą. W oparciu o ten właśnie samolot utworzony ma być przyszły polski system komunikacji lokalnej.

Wprawdzie pojemność obu wymienionych samolotów (dostosowana do warunków krajów socjalistycznych) nie jest zupełnie zgodna z ostatnimi tendencjami światowymi, jednak w związku z trwającym popytem na samoloty trzeciego poziomu mają one szansę zyskać powodzenie handlowe również na rynkach kapitalistycznych.

W USA programem studiów nad przyszłymi dwusilnikowymi samolotami o napędzie turbośmigłowym, przeznaczonymi dla linii lokalnych, zajęła się NASA (National Aeronautics and Space Administration). Przedmiotem tych studiów są przede wszystkim nowe technologie, które w rozpoczynającym się dziesięcioleciu pozwolą na zbudowanie ekonomicznego samolotu tej właśnie klasy o dobrych osiągach, a przy tym przystosowanego konstrukcyjnie do obsługiwanych przez niego terytoriów (charakter lotnisk, przeciętne na danym terenie warunki atmosferyczne). Zakrojone na szeroką skalę prace prowadzone mają być nad płatowcami, silnikami i śmigłami.

W programie tym, nazwanym STAT (Small Transport Aircraft Technology — technologia małego samolotu transportowego), wraz z NASA współpracują firmy zajmujące się dotychczas produkcją samolotów użytku ogólnego, zwłaszcza dyspozycyjnych. Dotychczasowe doświadczenia tych firm mogą znaleźć zastosowanie w programie, a ponadto firmy zainteresowane są przyszłą produkcją samolotów tej klasy.

Koncepcja programu przedstawia się następująco. Cessna, General Dynamics oraz Lockheed zbudować mają kilka samolotów traktowanych jako konstrukcje podstawowe, w których zastosowane będą aktualne technologie, zastępowane sukcesywnie technologiami nowymi, w celu wprowadzenia wszystkich możliwych ulepszeń. Rezultaty takich studiów posłużyć mają następnie określeniu kierunków badań szczegółowych w NASA, jak również określeniu środków technicznych niezbędnych do skonstruowania prototypu i produkcji seryjnej przyszłego samolotu komunikacji lokalnej. Prace rozwojowe o podobnym charakterze prowadzone będą przez producentów silników i śmigieł.

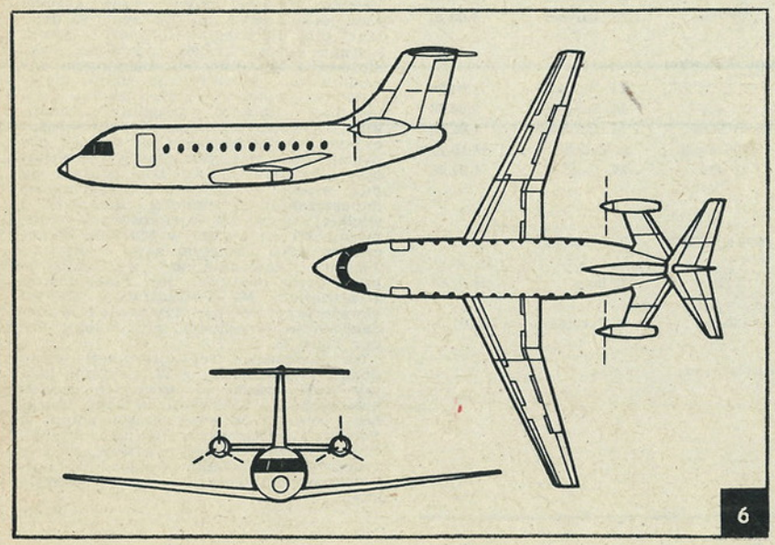
Przyszły amerykański samolot komunikacji lokalnej — i chyba nie tylko amerykański — rysuje się jako ekonomiczny statek powietrzny o zasięgu 1 000—3 000 km i prędkości takiej, jak reprezentowana przez współczesne samoloty tej klasy. Również układ napędu pozostanie taki sam — dwa silniki turbośmigłowe, jednak — podobnie jak śmigła — znacznie sprawniejsze od dzisiejszych. W większości przypadków klimatyzowana i raczej komfortowa kabina mieścić będzie — w zależności od potrzeb — 20 do 50, a nawet 60 i być może więcej pasażerów. Pozostałe parametry i osiągi samolotu prawdopodobnie nie ulegną zasadniczym zmianom.

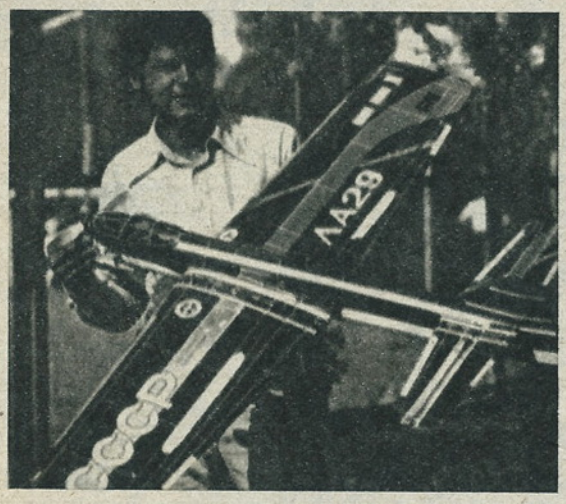
Mgr PIOTR GÓRSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Samolot L.410 produkcji CSRS.
2. An-28, który produkowany będzie w Polsce na podstawie licencji radzieckiej.
3. Brazylijski Embraer Bandeirante.
4. Popularny Swearingen Metro w służbie towarzystwa Allegheny Airlines.
5. DH. Twin Otter w służbie lotnictwa kanadyjskiego.
6. Projektowany samolot wytwórni Lockheed dla 50 pasażerów.

Zdjęcia: J. R. Konieczny, „Aviation Magazine" i „Flight"





MISTRZOWIE

W tabeli rekordów światowych wymieniane jest wielokrotnie nazwisko Walerego Mjakinina. Ten wszechstronny sportowiec-modelarz radziecki z Dubny pod Moskwą ustanowił 22 rekordy świata i 30 rekordów wszechzwiązkowych (na zdjęciu pierwszym od góry).

Na mistrzostwach świata modeli na uwięzi, które odbędą się w Częstochowie, oczekiwać możemy czołowych modelarzy radzieckich, a wśród nich na pewno mistrza ZSRR w klasie modeli akrobacyjnych A. Listopada z Kijowa (na zdjęciu z lewej), jak również A. Kolesnikowa z Rygi, zwycięzcy międzynarodowych zawodów w Symferopolu (na zdjęciu wyżej).

Z Węgier można oczekiwać dwóch specjalistów w klasie modeli szybkich. Pierwszy z nich, Mult, uzyskał w Bochum prędkość 263,93 km/h, drugi, Szegedi, 257,14 km/h. Ekipa węgierska zajęła w roku ubiegłym czołowe miejsce na zawodach międzynarodowych. Modele konstruktorów węgierskich mają tylko po jednym skrzydle o dużym wydłużeniu i po jednym stateczniku poziomym. (I)

Zdjęcia: „Aeromodeller", „Modelist-konstruktor"

MODELARSKIE REKORDY ŚWIATA I POLSKI

(Dokończenie z nru 14)

Numer rekordu FAI	Rodzaj rekordu	Rekord świata	Nazwisko	Państwo	Data	Rekord Polski	Nazwisko	Data
	Klasa F1f — modele śmigłowców z silnikiem tłokowym							
13	Długotrwałość	3 h 12′	S. Purice	Rumunia	1.10.65	—	—	—
14	Odległość w linii prostej	91,491 km	W. Titkow	ZSRR	16.10.63	—	—	—
15	Wysokość	3750 m	S. Purice	Rumunia	24.09.70	—	—	—
16	Prędkość	116,12 km/h	A. Pawłow	ZSRR	20.09.70	—	—	—
	KATEGORIA F2 — MODELE LATAJĄCE NA UWIĘZI							
	Klasa F2A — modele samolotów na uwięzi z silnikiem tłokowym (prędkość)							
27	Kat. I silnik do 2,5 cm³	298,507 km/h	V. Maslenkin	ZSRR	31.08.78	266,7 km/h	A. Rachwał	20.08.74
28	Kat. II silnik od 2,5—5 cm³	288,95 km/h	Mc. Donald	USA	15.11.64	178,2 km/h	H. Bazylewicz	28.07.55
29	Kat. III silnik od 5 do 10 cm³	316,612 km/h	A. Kuźniecow	ZSRR	30.09.62	192,5 km/h	A. Rachwał	28.07.59
	Klasa F2A — modele samolotów na uwięzi z silnikiem odrzutowym (prędkość)							
30	Silnik odrzutowy — prędkość	395,64 km/h	L. Lipiński	ZSRR	6.12.71	192,5 km/h	S. Skotniczny	10.09.55
	KATEGORIA F3 — MODELE LATAJĄCE ZDALNIE STEROWANE							
	Klasa F3A — modele samolotów zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
20	Długotrwałość	15 h 47′50″	R. Weber	USA	10—11.07.78	4 h 29′42″	J. Kosiński	14.11.71
21	Odległość w linii prostej	428 km	R. Weber	USA	16.08.75	10,05 km	J. Ulas	18.11.79
22	Wysokość	8208 m	M. Hill	USA	9.09.71	2000 m	M. Barylski	12.10.78
23	Prędkość	343,92 km/h	W. Mjakinin	ZSRR	21.09.71	162,758 km/h	J. Pudełko	14.10.79
31	Odległość w obwodzie zam.	683 km	R. Weber	USA	31.05.76	268 km	M. Barylski	4.08.79
53	Prędkość w obwodzie zam.	103,57 km/h	W. Mjakinin	ZSRR	18.03.79	—	—	—
	Klasa F3A — modele wodnosamolotów zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
48	Długotrwałość	9 h 7′37″	R. Weber	USA	2.09.77	1 h 22′30″	M. Barylski	1.04.78
49	Odległość w linii prostej	244,8 km	R. Weber	USA	8.10.77	32 km	M. Barylski	2.04.78
50	Wysokość	3651 m	M. Hill	USA	3.09.67	1100 m	M. Barylski	4.08.78
51	Prędkość	294,98 km/h	W. Mjakinin	ZSRR	25.09.71	135 km/h	J. Pudełko	14.10.79
52	Odległość w obwodzie zam.	508 km	R. Weber	USA	2.09.77	83 km	M. Barylski	1.04.78
54	Prędkość w obwodzie zam.	—	—	—	—	—	—	—
	Klasa F3B — modele szybowców zdalnie sterowanych							
24	Długotrwałość	28 h 0′28″	B. Laging	Australia	30.09.—1.10.78	8 h 45′29″	T. Kamiński	26.07.79
25	Odległość w linii prostej	51,28 km	J. Hiner	USA	24.05.75	—	—	—
26	Wysokość	1521 m	R. Smith	USA	2.09.68	1275 m	J. Bury	18.07.63
33	Prędkość	390,92 km/h	W. Sitar	Austria	18.06.77	—	—	—
34	Odległość w obwodzie zam.	716,1 km	E. Svoboda	CSRS	30.09.79	130 km	T. Jakubczyk	26.07.79
55	Prędkość w obwodzie zam.	—	—	—	—	—	—	—
	Klasa F3C — modele śmigłowców zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
35	Długotrwałość	1 h 45′	H. Pallman	RFN	13.07.74	—	—	—
36	Odległość w linii prostej	2854,77 km	Ap Wejnar	Chiny	1.08.79	—	—	—
37	Wysokość	1058 m	H. Pallman	RFN	31.07.74	—	—	—
38	Prędkość	68,57 km/h	A. Nepereny	CSRS	11.11.78	—	—	—
39	Odległość w obwodzie zam.	20 km	V. Maly	CSRS	11.11.78	—	—	—
56	Prędkość w obwodzie zam.	47,04 km/h	L. Wheeler	USA	17.06.79	—	—	—

CZĘSTOCHOWA ● LIPIEC ● 1980 PRZED MISTRZOSTWAMI ŚWIATA MODELI NA UWIĘZI

(5)

Zagraniczna fachowa prasa modelarska przynosi systematycznie informacje o imprezie, która odbędzie się w Polsce. Oceniane są szanse poszczególnych zespołów i zawodników, rozpatrywane zasoby sprzętu: modeli i silników.

Modelarze z Wielkiej Brytanii, dysponujący tradycjami i poważnymi doświadczeniami we wszystkich klasach modeli na uwięzi, przygotowują, co wynika z ostatnich doniesień, nową zupełnie ekipę w klasie modeli akrobacyjnych na mistrzostwa w Częstochowie. Wymienia się **Billa Drapera** z Nottingham, który miał doskonałe wyniki w roku ubiegłym. Jego model akrobacyjny Super Hawk napędzany jest silnikiem japońskim Enya 40. Powierzchnia skrzydeł modelu wynosi 40 dm². Skrzydła są dzielone dla ułatwienia transportu. Silnik posiada dyszę gaźnika specjalnie przystosowaną do lotów akrobacyjnych. Zawodnik ten wykorzystuje śmigła nylonowe — dwułopatowe 275 x 150 lub trójłopatowe 250 x 150. Drugim zawodnikiem, również w klasie modeli akrobacyjnych, legitymującym się bardzo dobrymi wynikami, jest **Barry Price Robinson** z Newton Aycliffe. Uznaje on duże modele z silnikami o maksymalnej dopuszczalnej pojemności skokowej i wielkiej mocy. Na mistrzostwach Europy modeli na uwięzi w Marville (Francja) w roku ubiegłym zajął 6 miejsce. Trzecim zawodnikiem wymienionym przez prasę brytyjską jest **Peter Coates** z Whitefield. Na mistrzostwa w Częstochowie przygotowuje trzy modele, o niedzielonych skrzydłach, z silnikami Super Tigre 46.

Na marginesie tej informacji warto dodać, iż zawodnicy z W. Brytanii, którzy brali udział w zawodach modeli halowych we Wrocławiu w roku ubiegłym, chwalili w swej prasie pobyt w Polsce i pozytywnie ocenili wysiłek organizatorów. Miejmy nadzieję, że i w tym roku ich koledzy wyniosą jak najlepsze wspomnienia z pobytu w naszym kraju.

P. El.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

Do redakcji nadszedł list pod dramatycznym tytułem „Nie wyskakują, bo nie mają już siły', dotyczący marcowego obozu kondycyjnego spadochronowej kadry narodowej w ośrodku Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jeżowie Sudeckim. Tytuł nawiązuje do artykułu o spadochroniarstwie Janusza Atłasa i Andrzeja Zawiszy pt. „Nie wyskakuj!" („Kulisy", nr 10 z 9 marca br.). List naszego Czytelnika (nazwisko i adres znane redakcji) dotyczy przede wszystkim zbyt niskiej, dziennej stawki wyżywieniowej dla członków wspomnianej kadry.

„Kadra to nie wczasowicze — czytamy w liście — kondycję zdobywa pod okiem trenera i jest to zajęcie, przy którym można się spocić..." Wyszczególniając wszystkie intensywne zajęcia dnia na obozie kondycyjnym, pisze dalej: „...Taki tryb życia wymaga wyżywienia o wartości kilku tysięcy kalorii dziennie". Tymczasem, jak wynika z listu, szefowa kuchni w jeżowskim ośrodku „stanęła przed ambitnym zadaniem: utrzymać kadrę spadochronową przy życiu za 40 zł". Wprawdzie pod koniec obozu Aeroklub PRL, na wniosek trenera, podniósł stawkę wyżywieniową do 55 zł dziennie, ale i tak — jak pisze nasz Czytelnik — spadochroniarze musieli dożywiać się na własny koszt. List kończy się zdaniem: „...jak tak dalej pójdzie, może znowu będzie kiedyś trzeba rozwiązać kadrę spadochronową, bo albo padnie z niedożywienia albo rozejrzy się po świecie, porówna to i owo, i ten i ów się rozmyśli".

W poruszonej w liście sprawie informowaliśmy się w Aeroklubie PRL. Okazuje się, że odpowiednie zarządzenie APRL (to prawda, że sprzed 6 lat), wydane na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji, ustala dzienną stawkę wyżywieniową na 40–45 zł dziennie. Jest to jednak wyłącznie koszt produktów spożywczych, czyli jak się popularnie mówi tego, co idzie do kotła. Z sumy tej nie potrąca się ani grosza na marżę czy usługi kuchni. Podwyższenie uczestnikom obozu w Jeżowie stawki do 55 zł dziennie było efektem specjalnych zabiegów finansowych i na co dzień przy obowiązującym zarządzeniu nie jest możliwe.

Wprawdzie sportowcy lotniczy mogą korzystać nawet ze stawki wyżywieniowej 120 zł dziennie na osobę, dotyczy to jednak wyłącznie reprezentacji narodowej, przygotowującej się na przedstartowych obozach do imprez najwyższej rangi oraz uczestniczącej w tych imprezach. Imprezy te, to mistrzostwa świata i Europy oraz międzynarodowe zawody państw socjalistycznych.

W przypadku obozu spadochroniarzy w Jeżowie Sudeckim nie było więc formalnych uchybień. Szkoda tylko, że o możliwej w końcu do załatwienia stawce 55 zł nie pomyślano wcześniej.

Sprawa ma jednak nieco szerszy aspekt. Sygnałów o zbyt niskiej stawce wyżywieniowej dla lotników sportowych otrzymujemy sporo i to już od kilku lat. Wydaje się, że najwyższy czas, by zwiększyć tę stawkę do rozmiarów strawnych dla aeroklubowej kiesy, jednak tak, by niwelowała ona naturalny ubytek kalorii u trenujących i startujących w zawodach spadochroniarzy i pilotów sportowych.

Halny

POD MAŁYMI SKRZYDŁAMI

Nikomu nie trzeba przypominać, że najwyższy już czas przygotować modele latające do wiosennych startów. Doświadczeni instruktorzy zawsze doradzali jak najkrótszą budowę i jak najdłuższe przebywanie na świeżym powietrzu podczas prób z modelami. W kwietniu mamy siedem imprez ogólnopolskich. O ich przebiegu będziemy mogli zapewne poinformować Czytelników w terminie późniejszym. Najchętniej, jak zwykle, zamieścimy najciekawsze wyniki — może rekordy — i przede wszystkim omówienie technicznych nowości: konstrukcje modeli, silników, systemów, układów elektronicznych, a nawet interesujących, przyjętych sposobów sędziowania i organizacji zawodów. Kto z uczestników kwietniowych imprez modelarskich Aeroklubu PRL pokusi się o takie omówienie?! Jeśli znajdą się chętni — to prosimy także o dobre, wyraźne zdjęcia czarno-białe i rysunki. Mogą być nawet szkice ołówkiem. Wiosenną tę zachętę do współpracy prosimy uważać jako obowiązującą cały rok. W maju, na przykład, czeka na nas 18 imprez ogólnopolskich. Zrozumiałe jest, że wyłącznie sama redakcja nie da rady odwiedzić wszystkich, przyjrzeć się zawodnikom i ich konstrukcjom — stąd apel o współpracę. A jak wiadomo, w roku bieżącym odbędzie się ponad pół setki imprez ogólnopolskich. Może uda nam się wspólnymi siłami zaprezentować osiągnięcia techniczne i sportowe związane z każdą nieomal imprezą małego lotnictwa?

Ostatnio niedobre wieści dochodzą z lotniczego Wrocławia. Modelarze skarżą się, że kierownictwo aeroklubu nie dba o prawidłowy rozwój modelarstwa, a praca sekcji modelarskiej piętnowana jest szczególnie silnie: za zupełny brak inicjatywy, obniżenie lotów, małą liczbę modelarni terenowych i znikomą liczbę rzeczywistych członków — modelarzy lotniczych. Podobno zawiesiła swą działalność komisja modelarska, ważne przecież ciało społeczne. Podobno... Lista zarzutów jest długa. Zakładając nawet, że część z nich jest niesłuszna, to trzeba przyznać, że już sam sygnał, iż coś tam się źle dzieje, jest niepokojący. Wszyscy pamiętają przed laty złoty okres lotniczego Wrocławia i niezwykle czynną rolę jaką odgrywali modelarze i działacze, z wielkiego miasta i rejonu.

Wiemy już z góry, jakie otrzymamy wyjaśnienie od szefa modelarstwa z Wrocławia. Będzie w nim być może mowa o trudnościach obiektywnych, braku ludzi itp. itp. A może mylna jest nasza prognoza, może najbliższa poczta przyniesie list z zapewnieniem, że lotniczy Wrocław znów znajduje się na pierwszym miejscu po chwilowych tylko niedomaganiach? Tak naprawdę: czy nie znajdą się we Wrocławiu naśladowcy fachowości i entuzjazmu Zdzisława Pakielewicza czy Stanisława Żurada, że wymienimy tylko tych dwóch z pokaźnego grona zapaleńców, dzięki którym niegdyś modelarze z Wrocławia królowali w Polsce?

Po tych gorzkich uwagach pragniemy pokwitować odbiór listu otrzymanego od Ryszarda Olberta, dyrektora DDK — Śródmieście z Wrocławia. Dyrektor informuje nas o piątym już konkursie-wystawie modeli redukcyjnych i plastykowych. Termin konkursu-wystawy 11–26 października w DDK przy ul. Kosynierów Gdyńskich 59 (51-686 Wrocław). Termin dostarczenia modeli 6–10 października br. W konkursie m.in. mogą brać udział modele lotnicze w podziałce 1:72 i mniejsze, 1:50 i 1:48 oraz 1:35 i większe. Przewidziane są nagrody i dyplomy. Konkurs dostępny jest w dwóch grupach wiekowych: dla juniorów do 18 lat i seniorów — powyżej 18 lat. Jak wynika z regulaminu, organizatorami konkursu, oprócz gospodarzy, jest Kuratorium Oświaty i Wychowania, LOK, CSH-Wrocław i Komitet Osiedlowy. Zabrakło, jak widać, współpracy Aeroklubu Wrocławskiego. Czy i tutaj wystąpiły przysłowiowe trudności obiektywne?!

P. E.

ZACHWYTY i NIEPOKOJE

Tak zatytułowaliśmy nasz nowy cykl dotyczący fotografii lotniczej (nr 8 „Skrzydlatej" z 24 lutego 1980 r.). Przede wszystkim fotografii dawnej, nieznanej lub mało znanej. Naszą myślą przewodnią było uchronienie od zapomnienia zdjęć, które zachowały się w starych albumach, w szufladach pośród dokumentów, do których rzadko się zagląda, wreszcie tych zdjęć, które otrzymane po zmarłych rodzicach, krewnych lub znajomych znalazły się w naszym posiadaniu. Dla lotnictwa, dla tysięcy miłośników lotnictwa mogą one stanowić cenną wskazówkę, informację oraz pożyteczny dokument lotniczy.

Chcąc nadać blasku starym i oryginalnym fotografiom, zwróciliśmy się do naszych Czytelników o pomoc w uzupełnieniu informacji na temat czasu powstawania fotografii, jej autora, okoliczności w jakich było wykonane zdjęcie, nazwiska osób na poszczególnych zdjęciach oraz samolotów. Większość naszych Czytelników przyjęła nasz apel serdecznie, z aprobatą i sentymentem. Tylko jeden z Czytelników potraktował nasz apel inaczej. Napisał on: „Zaskakuje mnie, że nikt w redakcji nie rozpoznał charakterystycznej sylwetki „erwudziaka". Spieszę poinformować Szanowną Redakcję, że jest to RWD-3, rozwinięcie RWD-2". My również spieszymy wyjaśnić Waldemarowi S., iż o tym wiedzieliśmy. Nie chcieliśmy jednak tego ujawniać i tym samym zniechęcić naszych Czytelników (szczególnie starszych wiekiem) do podania nazwisk osób, miejsca i czasu oraz... typu samolotu pokazanych na zdjęciu 6. Zdecydowana większość Czytelników, którzy napisali do nas na ten temat, posiłkowała się książką Andrzeja Glassa. Informacje te nie były dla nas odkryciem, ale bardzo ucieszyły, ponieważ są jakąś formą obcowania z historią polskiego lotnictwa.

W sprawie nowego cyklu do redakcji napisali: Roman Dobrzański z Mikołowa, Józef Rayzacher z Brwinowa, Aleksy Stankiewicz z Rawy Mazowieckiej, Jan Czubak z Bytomia, Zdzisław Sikorski ze Stalowej Woli, Janusz Palacz z Poznania, Jerzy Remlein ze Szczecina, Stanisław Grzywa z Tarnowskich Gór, Vladimir Juricek z miejscowości Mistek w Czechosłowacji, Adam Turkowski z Tarnobrzegu, Zenon Chwaliszewski z Bydgoszczy, Zygmunt Heineman z Wrocławia oraz Waldemar Salach z Warszawy. Za wszystkie listy pięknie dziękujemy, a szczególnie za podane uwagi i propozycje na temat nowego cyklu. Większość z nich pokrywa się z zamierzeniami redakcyjnymi.

Z kolei kilka uzupełnień naszych Czytelników. Stanisław Grzywacz z Tarnowskich Gór napisał: „Tadeusz Halewski był doktorem praw i rzadkim u nas znawcą prawa lotniczego w okresie międzywojennym. Jeszcze przed jego działalnością w Aeroklubie Warszawskim dał się poznać na terenie Krakowa (gdzie był początkowo oficerem 2 pułku lotniczego) jako działacz nie tylko w aeroklubie, ale także w LOPP. Organizował wystawy, kursy i zawody modelarskie. Sam kończyłem taki kurs zorganizowany w 1927 r.".

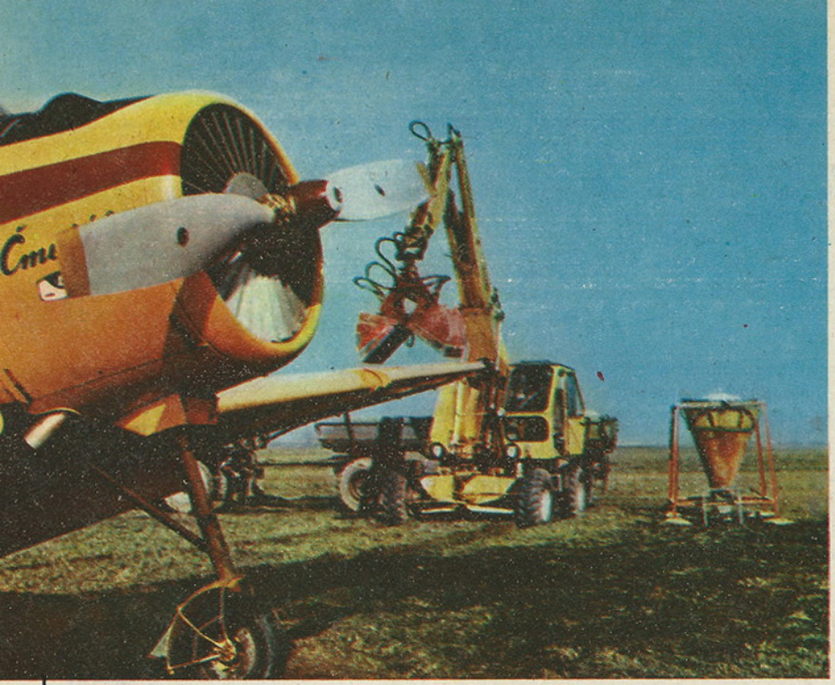
Interesującą korespondencję otrzymaliśmy od Romana Dobrzańskiego z Mikołowa. Napisał on, że ekipa czeska leciała na 5 samolotach Avia BH 33, a nie Avia 21. Dalej: pilot czeski nazywał się Kalla, a nie Calle; startował w zawodach na Smoliku S 31, a nie S 8. Innego zdania jest nasz Czytelnik z Czechosłowacji Vladimir Juricek, który twierdzi, że był to samolot S 131 (!). Kpt. L. Pamuła — napisał Roman Dobrzański — startował na samolocie Fiat GR 20, a nie Fiat 23. Również informacja o kpt. Orlińskim nie jest dokładna (lot do Tokio wykonał on w 1926 r., a zdjęcie przez nas zamieszczone dotyczy lat 1929/1930 r.; nie mógł być późniejszym bohaterem lotu do Tokio).

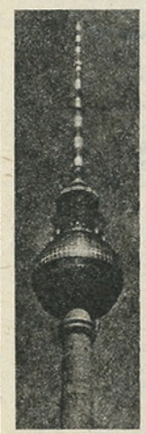
Na propozycje zamieszczania zdjęć przez Zygmunta Heinemana, Adama Tarkowskiego i Zenona Chwaliszewskiego odpowiemy oddzielnie.

Jeszcze raz dziękujemy za nadesłane listy. Pragniemy na zakończenie zacytować fragment listu Romana Dobrzańskiego z Mikołowa: „Dzięki dla Redakcji i słowa uznania dla osoby za inicjatywę nowego cyklu „dawnych wspomnień czar...". I to aż dwie pełne strony. Oby tak dalej. Bo materiału powinno wystarczyć na długo. Dla mnie i pewnie dla wszystkich bez względu na wiek entuzjastów naszego lotnictwa ten cykl w „Skrzydlatej Polsce" to prawdziwa uczta. I słusznie pisze Tadeusz Stępień, iż po tylu latach niejedna nieścisłość mogła się wkraść do opisu wydarzeń i podpisów do zdjęć".

Czekamy na dalsze listy i propozycje.

Obserwator





ZA-PI-SKI Z NRD

9

JERZY R. KONIECZNY

W MOCKAU

Lotnisko lipskie w Mockau sięga, można bez przesady napisać — czasów sterowców, a więc początku XX wieku. Widomym tego znakiem do dziś są na skraju pozostałości fundamentów i płyty betonowej, na której stał ongiś duży hangar sterowcowy. W latach pionierskich lotnictwa Moskau było widownią wielu mityngów, popisów znanych pilotów niemieckich i zagranicznych. Potem, w latach międzywojennych, lotnisko okalały zabudowania fabryki samolotów „Erla" i lotnicze zakłady zbrojeniowe. Za czasów faszystowskich Mockau było bazą Luftwaffe, skąd w 1939 r. startowały do napaści na Polskę m.in. samoloty II Floty Powietrznej Kesselringa. W czasie II wojny światowej w Mockau uruchomiono wielkie zakłady naprawcze, w których remontowano głównie samoloty wojskowe m.in. Ju-52 i Me-110. W wyniku działań wojennych, bombardowań i walk frontowych w kwietniu i maju 1945 r., wszystko na lotnisku legło w gruzach. Zaraz po wojnie, po odbudowie nawierzchni lotniskowej, stacjonowały na nim czasowo jednostki lotnictwa radzieckiego.

Nowe czasy dla lipskiego lotniska nastały z początkiem lat pięćdziesiątych. Mockau przekazane władzom NRD, stało się portem lotniczym i służyło komunikacji lotniczej, głównie dla potrzeb dorocznych Międzynarodowych Targów Lipskich. W tym też czasie powstały na nim obecne obiekty: główny budynek portu, hangary i inne zabudowania. Naprzeciw, po drugiej, południowej stronie, lotnisko wzięli w używanie lotnicy sportowi Lipska zrzeszeni w aeroklubie i organizacji GST, o czym już pisałem w jednym z odcinków poprzednich zapisków. Mockau jednak nie na długo mogło sprostać komunikacji lotniczej, zaledwie na 10 lat. Lotnisko okazało się za małe i za ciasne dla coraz większych i szybszych samolotów transportowych. Lipsk otrzymał więc dla komunikacji nowe lotnisko. Ale Mockau zachowano, przeznaczając mu nową rolę — centrum szkolenia i bazę operacyjną agrolotników.

Wszystko to wynika z faktu, że lotnictwo cywilne NRD jest zintegrowane, ma jednego gospodarza i zarządzającego, a jest nim Interflug. Uniknięto w ten sposób zbędnych przetargów, co zrobić z pozostawionymi po poprzednich użytkownikach obiektami. Dobry gospodarz zawsze wykorzysta je racjonalnie. Można się spodziewać, że lotnisko Mockau zachowa się w obecnej formie jeszcze na długie lata, służąc z powodzeniem lipskim sportowcomi lotniczym i agrolotnikom NRD. Władze Lipska ograniczyły zabudowę miejską w jego rejonie, lokalizując nowe budownictwo mieszkaniowe w innych kierunkach. I jest to dobry przykład mądrego współdziałania władz lotnictwa cywilnego z ojcami miasta.

Mockau jest rzadkim przypadkiem tak długiej egzystencji jednego lotniska, mimo wielu burz dziejowych.

W Lipsku byłem kilka razy, korzystając oczywiście z komunikacji lotniczej. Nieobcy jest mi więc budynek portu lotniczego. Z ciekawością jednak ponownie zwiedzam ten obiekt, lustrując, jak stosunkowo prosto, przy niewielkich nakładach adaptowano go na ośrodek szkoleniowy. Są dobrze wyposażone sale wykładowe i pracownie, internat, zaplecze socjalne dla kadry szkoleniowej i technicznej. Mają własny sprzęt, samoloty i śmigłowce oraz chemikalia. Ośrodek nosi oficjalnie nazwę akademii zakładowej im. Artura Piecka, pierwszego dyrektora naczelnego Interflugu, syna pierwszego prezydenta Niemieckiej Republiki Demokratycznej — Wilhelma Piecka.

Guenther Storch, inspektor lotniczy centrum, który oprowadza mnie po ośrodku, zapytuje w pewnym momencie, czy wiem, że na połowie areału użytków rolnych w NRD działają agrolotnicy, służąc swymi latającymi maszynami poprzez różnorodne zabiegi agrotechniczne zwiększaniu plonów. Zresztą pracują nie tylko na rzecz rolnictwa, ale także sadownictwa, leśnictwa i w roli powietrznych strażaków. W ubiegłym roku wykonali prace na obszarze ponad 4,5 mln hektarów państwowych gospodarstw rolnych oraz rolniczych i ogrodniczych spółdzielni produkcyjnych. Co roku ponad 200 samolotów i śmigłowców działa operacyjnie z 1 000 lotnisk i lądowisk. Stale powiększa się też park maszyn. Wszystko to zmusza do nieustannego przygotowywania i szkolenia kadry dla lotnictwa gospodarczego — pilotów samolotowych i śmigłowcowych, techników i mechaników, wysokiej klasy specjalistów w swoim zawodzie. Rola ta przypada właśnie centrum szkolenia agrolotników w Mockau.

Samolot rolniczy Z-37 Čmelak w jednym z gospodarstw rolnych (u góry)... i w akcji opylania lasów (powyżej). Z lewej — śmigłowiec Ka-26. Zdjęcia: Interflug

W Mockau szkoli się rocznie od podstaw lub po przeszkoleniu w aeroklubach około 20 pilotów zawodowych, ale setki innych doskonali tu swe kwalifikacje na różnych kursach stacjonarnych. Praktycznie wszyscy piloci agrolotnictwa NRD przechodzą co pewien czas przez ten ośrodek. Tutaj też odbywa się przeszkalanie mechaników lotniczych na kursach 6-miesięcznych. Oprócz zajęć teoretycznych, wiele uwagi przywiązuje się do szkolenia praktycznego, szczególnie w zespole pilot-mechanik, ponieważ to oni, zdani na siebie, pracują w terenie.

Sprzyja temu działająca przy centrum baza remontowa. Jest ona dobrze wyspecjalizowana w remontach samolotów Z-37 Čmelak, które jeszcze do dziś stanowią podstawowy park maszyn agrolotnictwa NRD. W Mockau tak się wyspecjalizowano w generalnych remontach Čmelaków (silnik, płatowiec, osprzęt), że sami Czechosłowacy, przecież ich producenci, przysyłali tu swe samoloty do remontów. Tutejsi specjaliści techniczni szczycą się przedłużaniem resursu Čmelaka od 500 do 5 600 godzin. Mają tych maszyn w NRD jeszcze ponad 200. Wszystkie po generalnych remontach, spisują się dobrze i będą brać udział jeszcze przez kilka lat w pracach agrolotniczych.

Ale agrolotnicy NRD myślą już o przyszłości. Swą orientację kierują oczywiście na polskie samoloty rolnicze. W ubiegłym roku były w eksploatacji wypożyczone z Polski Kruki oraz z polskimi załogami Dromadery i PZL M-15. W Mockau twierdzą, że następcą Čmelaka, będzie raczej Dromader, który się bardzo podoba. Rzecz tylko w tym, aby polski producent mógł sprzedać jak najwięcej tych maszyn.

Na tym samym lotnisku, obok centrum szkolenia, znajduje się również lipska baza operacyjna agrolotnictwa. Swym zasięgiem obejmuje jedną czwartą terytorium NRD, wykonując usługi w 6 województwach samolotami Čmelak i śmigłowcami Ka-26. Od 1978 r. poszczególne załogi wchodzą w skład zjednoczenia rolniczo-przemysłowego. Samoloty latają praktycznie cały rok w zjednoczeniu, a śmigłowce w okresach styczeń — marzec i wrzesień — grudzień biorą także udział w pracach na rzecz leśnictwa. Od 4 lat lipscy agrolotnicy wyspecjalizowali się również w zwalczaniu pożarów leśnych. Służą do tego celu głównie Čmelaki, które wyposażono w zbiorniki na 500 litrów wody i 10 litrów piany. W Mockau mówią, że wypracowali sobie własną metodę gaszenia pożarów: najpierw na ogień rozpryskuje się wodę, a później pokrywa go pianą. Jest to ich zdaniem system lepszy niż gaszenie przez zrzucanie z samolotów bomb z wodą czy pianą, zwłaszcza że przy lasach jest sporo lądowisk i akwenów wodnych. Tej metody zwalczania pożarów uczą się dość szybko agrolotnicy właśnie w Lipsku.

Agrolotnicy w Mockau mile wspominają Polaków. Mają dobre kontakty z zakładami polskiego przemysłu lotniczego. Szczególnie wiele pochlebnych słów wysłuchałem o pilocie doświadczalnym Jerzym Wojnarze, którego wysoka klasa pilotażu budzi tu zrozumiały podziw i uznanie. Przy okazji mego pobytu w Lipsku proszono mnie o przekazanie serdecznych pozdrowień ludziom polskiego przemysłu lotniczego i polskim agrolotnikom, co niniejszym czynię.

Mówią przewodniczący komisji specjalnościowych Aeroklubu PRL

ODNOWA AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

Od szeregu lat daje się zauważyć spadek popularności akrobacji lotniczej, którą przecież śmiało zaliczyć można do najpiękniejszych dyscyplin sportowych. Doszło nawet do tego, że w latach 1976—1978 nie rozgrywano mistrzostw Polski w akrobacji samolotowej. Coraz mniej było też pilotów, którzy uprawiali tę dyscyplinę, którzy potrafili wykonywać akrobację wyczynową na przyzwoitym poziomie sportowym. Nie przybywało młodych zawodników, a starsi drogą naturalnej eliminacji wycofali się z czynnej działalności sportowej.

W związku z tym przed Komisją Akrobacji Samolotowej Aeroklubu PRL stanął problem odnowy tej dyscypliny sportu lotniczego. Komisja nasza określiła kierunek tej odnowy. Polega on według nas na:

- wzmożeniu zainteresowania aeroklubów regionalnych akrobacją samolotową;
- umożliwieniu chętnej młodzieży uprawiania tej dyscypliny sportu;
- dorocznym organizowaniu ogólnopolskich zawodów w akrobacji samolotowej;
- jak najliczniejszym udziale pilotów w dorocznych mistrzostwach Polski, rozgrywanych w dwóch klasach ze względu na zróżnicowany poziom zawodniczy;
- objęciu młodych, wyróżniających się pilotów, długofalowym planem doskonalenia umiejętności w akrobacji.

Odnowę akrobacji oparliśmy na działalności Aeroklubu Radomskiego jako Centralnego Ośrodka Akrobacji Samolotowej. Od początku 1979 r. COAS realizuje wieloletni plan długofalowej pracy od podstaw w akrobacji samolotowej, kładąc szczególny nacisk na doskonalenie młodych, utalentowanych pilotów.

Pragnę podkreślić szczególne zaangażowanie kierownika COAS Lesława Andrzejewskiego we właściwe i konsekwentne realizowanie programu, ustalonego przez Komisję Akrobacji Samolotowej. W niełatwej pracy wspomagają go skutecznie szef wyszkolenia COAS Lech Kubacki i instruktor Ireneusz Jesionek.

Przykrym zjawiskiem jest to, że nasi czołowi akrobaci samolotowi, mający osiągnięcia sportowe na arenie krajowej, a nawet międzynarodowej, nie przejawiają troski o szkolenie swoich następców. Zbyt mało inicjatywy i zaangażowania w realizowaniu powierzonych mu obowiązków wykazał też dotychczasowy trener kadry narodowej akrobatów samolotowych.

Mgr TADEUSZ KARWICKI
Przewodniczący Komisji Akrobacji Samolotowej Aeroklubu PRL

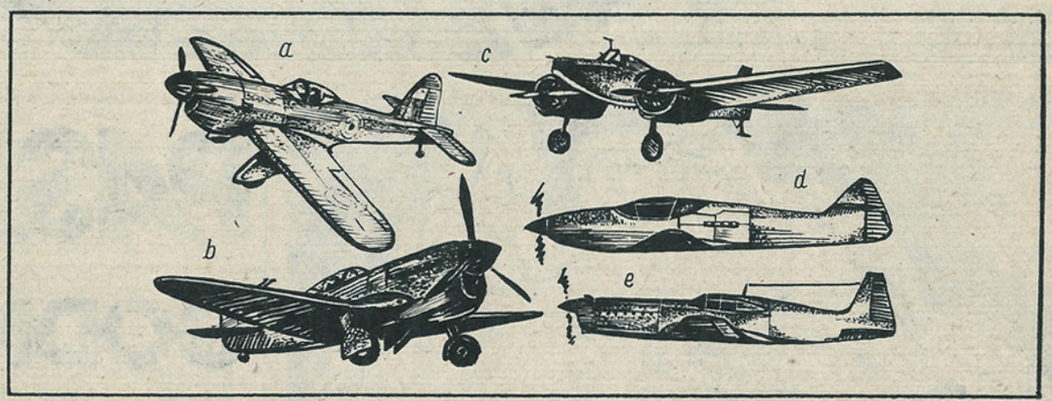
UPROSZCZONE SAMOLOTY BOJOWE II WOJNY ŚWIATOWEJ

W SP 30/1979 r. była krótko opisana historia brytyjskiego samolotu myśliwskiego Miles M—20 (rys. a) z okresu II wojny światowej, zaprojektowanego z łatwo dostępnych materiałów, prostego w produkcji i o dobrych osiągach. Był to bowiem trudny okres wojny, w którym stopy lekkie, stale szlachetne i metale kolorowe stanowiły najcenniejsze tworzywa strategiczne. Po surowce strategiczne Niemcy wysyłali nawet okręty podwodne do Japonii.

Podobne zadanie otrzymał w 1942 r. radziecki konstruktor Dymitr Tomaszewicz. 1-miejscowy samolot myśliwski „110" (rys. b) był dolnopłatem z silnikiem o mocy 1 030 kW (1 400 KM). Wyróżniał się konstrukcją modułową, połączeniami bez konieczności dopasowywania, uproszczonym montażem. Konstrukcja mieszana, z przewagą drewna i oszczędnością duralu. Samolot był przewidziany do produkcji wielkoseryjnej: żadna z czynności na taśmie nie trwała dłużej niż 3 min. Uzbrojenie: 1 działko 20 mm, 2—4 k. masz. 12,7 mm i do 500 kg bomb. Fotel pilota ze ścianką pancerną 15 mm. Prędkość maks. na wysokości 6 000 m — 610 km/h przy ziemi — 508 km/h), prędkość lądowania — 140 km/h, pułap — 10 000 m.

Samolot zbudowany w 1943 r. w zakładzie na Syberii pomyślnie przeszedł próby państwowe, ale nie wszedł do produkcji seryjnej, m. in. ze względu na niedopracowanie nowego wówczas silnika WK—107P.

Ten sam konstruktor zaprojektował w 1943 r. 1-miejscowy samolot szturmowy Pegaz (rys. c) z 2 silnikami M-11F (2 × 103 kW; 2 × 140 KM). Tworzywa nielotnicze: sklejka stolarska, zwykła sosna, blacha dachowa (zbiorniki), zwykłe stale itd. Konstrukcja drewniana. Dolnopłatowiec. Kabina pilota chroniąca przed przebiciem pociskami do 20 mm. Uzbrojenie: 2 działka 23 mm, 1 k. masz. 12,7 mm, i 500 kg bomb. Prędkość maks. — 172 km/h, prędkość lądowania — 80 km/h, zasięg — 400 km. 5 samolotów zbudowano w 1942—43 r. na Syberii. Pegaz nie był produkowany seryjnie, gdyż nie spełniał wymagań frontowych mimo niewątpliwych zalet konstrukcyjnych i technologicznych. Szturmowce Il-2 były lepsze.



Także w faszystowskich Włoszech próbowano w 1943 r. zastąpić trudno dostępny dural — drewnem. 1-miejscowy mały myśliwiec SAI-207 konstrukcji drewnianej, z silnikiem 567 kW (770 KM) i uzbrojony w 2 działka 20 mm oraz 2 k. masz. 12,7 mm, rozwinął podczas prób prędkość maks. — 635 km/h i osiągnął pułap 12 000 m. Zamówiono 2 000 samolotów SAI-207, ale zbudowano tylko 13, bo wytwórnia opracowała ulepszoną technologicznie odmianę SAI—403 Dardo (rys. e) o prędkości 645 km/h. Zamówiono więc 3 000 tych samolotów, ale do końca wojny żaden seryjny samolot nie opuścił wytwórni.

Brak stopów lekkich zmusił również USA do zainteresowania się w 1942 r. samolotami konstrukcji drewnianej. Opracowany został mały 1-miejscowy samolot myśliwski Bell XP—77 (rys. d) z silnikiem 383 kW (520 KM). Rozwijał on prędkość maks. — 560 km/h na wysokości — 2 600 m i był uzbrojony w działko 20 mm i 2 k. masz. 12,7 mm oraz 150 kg bomb. Prototyp został oblatany w kwietniu 1944 r., a ponieważ wtedy kryzys surowcowy już minął, XP—77 nie wszedł do produkcji seryjnej.

Oczywiście w II wojnie światowej były użytkowane liczne seryjne samoloty bojowe konstrukcji drewnianej (np.: ŁaGG—3, Ła—5, DH—108 Mosquito, Caudron C—714), ale zaprojektowano je wcześniej, a nie w krytycznej fazie zmagań. (W)

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

SEWERYN ŁAŹNIEWSKI (1903—1939)

Urodził się 27 grudnia 1903 r. Po ukończeniu 7 klas gimnazjum w Warszawie postanowił zostać oficerem służby stałej. W okresie sierpień 1921 r. — lipiec 1923 r. był podchorążym Oficerskiej Szkoły Piechoty w Warszawie. Ukończył ją 1 lipca 1923 r. z lokatą 48 na 126 absolwentów. Otrzymał stopień podporucznika i przydział do 27 p.p. w Częstochowie. Po roku służby w tej jednostce przeniesiono go do Batalionu Manewrowego w Rembertowie k.Warszawy. W 1934 r. ukończył półroczny kurs balonowy w Toruniu. Otrzymał tytuł i odznakę obserwatora balonowego i przydział do 2 batalionu balonowego w Jabłonnie. Sprawował tam funkcję dowódcy kompanii balonów obserwacyjnych i następnie adiutanta batalionu.

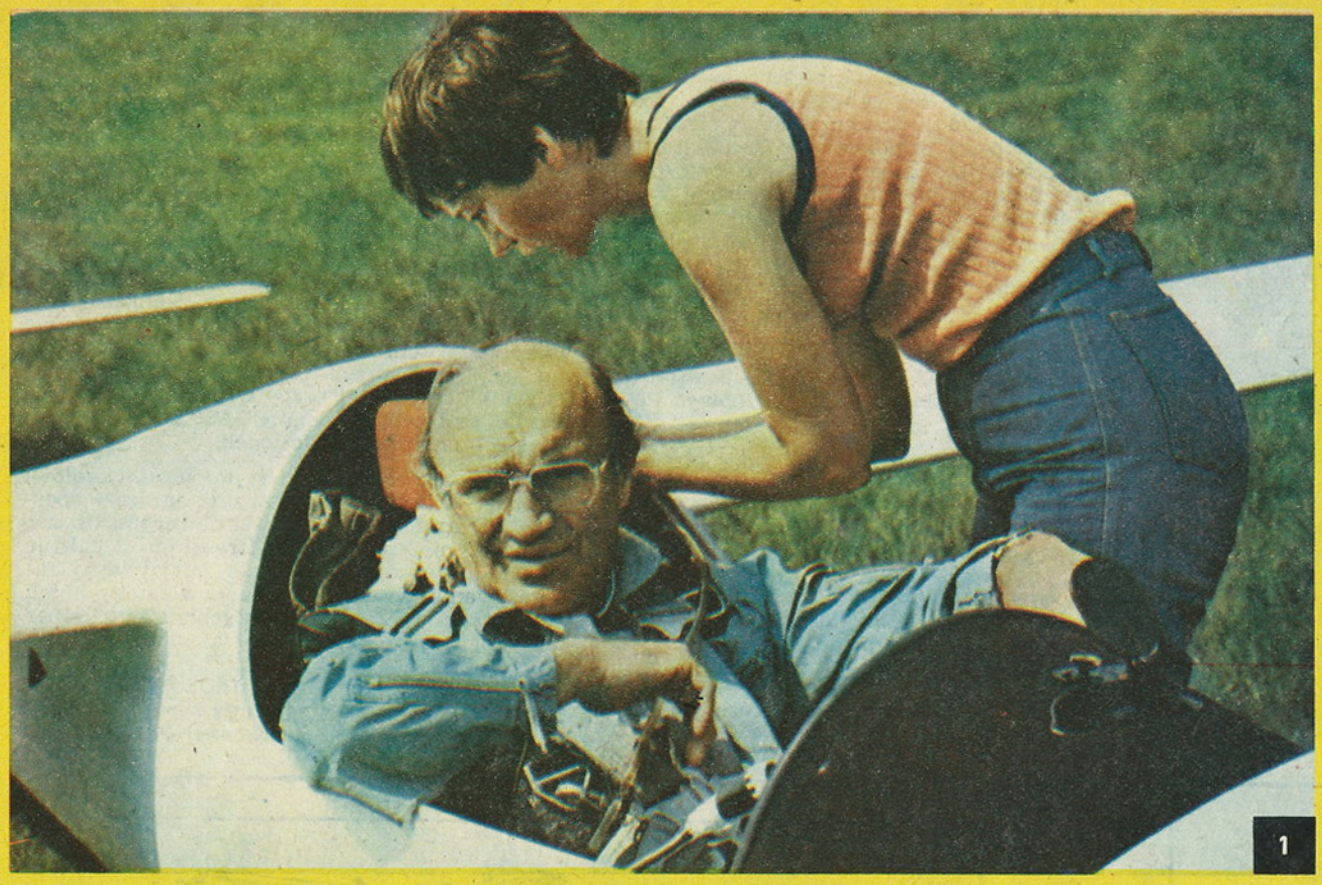
W 1936 r., po przejściu aplikacyjnego kursu dla oficerów innych rodzajów wojsk w Dęblinie, otrzymał tytuł obserwatora lotniczego i przydział w stopniu kapitana do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Został tam dowódcą drugiego plutonu 13 eskadry towarzyszącej, początkowo na samolotach R-XIII, a od maja 1939 r. na RWD-14 CZAPLA.

13 eskadra towarzysząca (w lipcu 1939 r. przemianowana na 13 eskadrę obserwacyjną) odleciała pod dowództwem kpt. obs. Lucjana Fijutha 28 sierpnia 1939 r. z lotniska Okęcie na lądowisko polowe położone obok Czerwonego Boru i otrzymała przydział do Samodzielnej Grupy Operacyjnej NAREW, pozostającej pod dowództwem gen. bryg. Fijałkowskiego. Całe lotnictwo SGO miało — ze względu na jego szczupłość — pozostawać w ręku dowódcy lotnictwa SGO. Wyjątek stanowiło północne skrzydło, gdzie Suwalska Brygada Kawalerii jako zbyt oddalona od dowództwa SGO otrzymała do swej dyspozycji pluton lotnictwa obserwacyjnego. Został nim pluton 13 eskadry obserwacyjnej kpt. obs. Łaźniewskiego. 29 sierpnia 1939 r. pluton ten odłączono od eskadry i przesunięto na lądowisko obok folwarku Dobra Wielka (20 km na południe od Suwałk), do dyspozycji Dowództwa Oddziału Wydzielonego SUWAŁKI (brygada kawalerii i oddziały pomocnicze).

1 września 1939 r. lotnisko zostało rozpoznane przez samoloty nieprzyjaciela i kpt. Łaźniewski przesunął pluton na lądowisko Krynki (25 km na południowy wschód od Suwałk). Z tego lądowiska rozpoczęto wykonywanie lotów bojowych na korzyść Suwalskiej Brygady Kawalerii, której poszczególne szwadrony przekroczyły granicę Prus Wschodnich. Już drugiego września kpt. obs. Fijuth zarządził powrót drugiego plutonu na lądowisko eskadry obok Czerwonego Boru (dwór Wierzbowo).

W czasie przelotu samolot, na którym leciał kpt. obs. Seweryn Łaźniewski i ppor. pil. Eugeniusz Chojnacki, został zaatakowany przez Messerchmitty. Po krótkiej walce samolot został zestrzelony koło Wasilkowa (obok Białegostoku). Załoga poniosła śmierć.

J. KĘDZ.



1

2

PASJA GODNA PODZIWU

Poznałem go w Lesznie podczas szybowcowych mistrzostw świata w 1968 roku. Nie wzbudzał jeszcze powszechnego zainteresowania — zajął 10 miejsce w klasie standard. Ale już dwa lata później, na kolejnych mistrzostwach w Marfie, miałem możność obserwować świetną, nieustępliwą walkę tego zawodnika, która dała mu tytuł wicemistrza świata w klasie otwartej. Dla zorientowanych w przedmiocie jego srebrny medal nie był niespodzianką: przyjechał na mistrzostwa w Teksasie już opromieniony sławą pilota, który jako pierwszy na kontynencie europejskim przebył w locie bezsilnikowym odległość ponad 1000 km. Dokonał tego wyczynu 4 czerwca 1970 r., czyli na dwa tygodnie przed rozpoczęciem mistrzostw, przelatując na szybowcu ASW-12 z lotniska swego macierzystego aeroklubu w Lubece do Angers we Francji. Zgłoszona i pokonana trasa długości 1032,2 km dała mu wtedy rekord świata w przelocie docelowym. Był to jego pierwszy lecz nie ostatni z licznych potem, coraz doskonalszych wyczynów, którymi z zadziwiającą konsekwencją uzupełniał tabelę rekordów szybowcowych FAI. A że miały to być w przyszłości rekordy ustanawiane w przeważającej mierze na trasach trójkątnych, dał temu wyraz już parę dni wcześniej, pokonując na tym samym szybowcu, w nieprzerwanym 10-godzinnym locie 710 km trasy trójkąta, wyznaczonego wierzchołkami: Lüneburg — Kassel — Nordhorn, w północnym rejonie RFN.

HANS-WERNER GROSSE, bo o nim tu mowa, to pilot, o którym już dzisiaj, chociaż nie powiedział chyba jeszcze swego ostatniego słowa, można bez ryzyka mówić, iż swymi osiągnięciami wpisał się trwale do historii szybownictwa. To człowiek, który wyczynowi szybowcowemu w dziedzinie przelotów przydał nowych wymiarów. To rekordzista-pasjonat, który w ciągu minionych dziewięciu lat wykonał 21 tysiąckilometrowych przelotów, zatem więcej niż zdołali tego do tej pory dokonać wszyscy pozostali szybownicy świata. Warto przypomnieć dorobek tego niestrudzonego wyczynowca, przyjrzeć się jego sylwetce, jego upartym dążeniom do ciągłego poprawiania własnych osiągnięć i zwrócić uwagę na to, co on sam o sobie, o swym lataniu mówi. Bo Grosse nie jest typem brawurowego ryzykanta, stawiającego wynik przedsięwzięcia na los szczęścia. Jego rekordy są precyzyjnie przygotowywane, drobiazgowo dopracowane, są rezultatem rozważnej kalkulacji, opartej na rzetelnej znajomości technicznych możliwości sprzętu szybowcowego, na umiejętności trafnego oceniania i przewidywania rozwoju warunków meteorologicznych oraz na opanowanej do perfekcji taktyce przelotowej.

„Nie jestem bohaterem, a już w żadnym razie hazardzistą — określa Grosse w wypowiedziach prasowych swoją postawę sportowca. — Po prostu sprawia mi przyjemność robienie czegoś, czego przede mną nikt jeszcze nie dokonał. Lecz musi to być piękne i nieść w sobie radość" — dodaje ten rzeczowy romantyk.

Hołdując głoszonym zasadom, ten 58-letni już dzisiaj, nieźle prosperujący handlowiec branży tekstylnej z Lubeki, od lat młodzieńczych związany z szybownictwem, czerpie z tego sportu swą radość tak intensywnie, że — jak sam szacuje — przebył dotąd około 260 000 km w przelotach bezsilnikowych, nie licząc chyba równie wielkich odległości przebytych za sterami samolotów. Ze swych sukcesów jest szczerze dumny. O lotniczych przeżyciach pod fińskim czy australijskim niebem może w kręgu pilotów opowiadać godzinami, nie kryjąc błysku zadowolenia w oczach. Ale przed nadmierną natarczywością wścibskich reporterów, która towarzyszy jego osiągnięciom, chroni się najchętniej na macierzystym lotnisku lub ucieka w góry, gdzie zimą z zamiłowaniem uprawia narciarstwo. Bo do utrzymania nienagannej kondycji przywiązuje ogromną wagę. Nieraz w swych relacjach z rekordowych lotów podkreśla, jak bardzo ich powodzenie zależy od siły organizmu, od jego ogólnej odporności na trud wielogodzinnego przebywania w powietrzu.

Rekordowe przeloty szybowcowe to w dużej mierze walka z czasem: jak najskuteczniej wykorzystać okres wznoszeń termicznych dla przebycia jak największej odległości. Wyścig ten nabiera szczególnej emocji, gdy prowadzony jest po z góry ustalonych trasach zamkniętych, gdy na ich kolejnych odcinkach wiatr albo wspomaga, albo hamuje prędkość przelotu. Z tego rodzaju zapasów z siłami przyrody zwycięsko wychodzą tylko najlepsi piloci. Hans-Werner Grosse należy do prawdziwych mistrzów w tej dziedzinie. Jego przyjaciele, a także konkurenci, którzy nie zawsze są przyjaciółmi, zgodnie się wypowiadają, że ma on chyba jakiś szósty zmysł — zmysł latania. I że w ogóle powinien być zawodowym fizykiem, że do każdego długodystansowego lotu przygotowuje się jak do obrony pracy doktorskiej. Odmienne w słowach, a podobne w sensie opinie głoszą natomiast, że czuje on meteorologię i fizykę powietrza lepiej jak niejeden naukowiec tych dziedzin wiedzy i że większość jego lotów jest właśnie swoistymi obronami doktorskich prac.

Po pamiętnym wiosennym przelocie z 1970 roku, kiedy pokonał trójkątną trasę długości 710 km, Grosse wyraził proroczą opinię, iż także na europejskim niebie będą wykonywane 1000-kilometrowe przeloty szybowcowe. I że nadejdą dni, w których nie tylko w Australii czy w Południowej Afryce będzie się oblatywać trójkąty o obwodzie 1000 km. Trzeba tylko do takiego przedsięwzięcia być gruntownie przygotowanym i trafić na sprzyjający układ pogodowy. Przez pięć lat przygotowywał się do zrealizowania swej zapowiedzi. Miał za sobą szereg prób zakończonych niepowodzeniem, lecz nie ustępował w ponawianiu wysiłków. I oto wreszcie 6 czerwca 1975 r. marzenie stało się rzeczywistością. Z Finlandii lotem błyskawicy rozeszła się wiado-

mość, że na swym wypieszczonym ASW-17 Grosse przełamał kolejną barierę postępu w wyczynie szybowcowym. Po raz pierwszy na świecie obleciał trójkąt o obwodzie 1012,3 km, zarysowany punktami zwrotnymi w Kauhäjärvi i Juuka oraz miejscem startu i lądowania w Nummela. Z bezbłędną premedytacją wykorzystał dla swego rekordu krótkie noce, a długie dni lata północnej Europy oraz świetną termikę skalistego podłoża Finlandii, skontrastowanego jej licznymi jeziorami. Korzystny układ meteorologiczny dokonał reszty, podając wytrwałemu pilotowi pomocną dłoń.

Z bohaterem rekordowego lotu miałem okazję spotkać się i rozmawiać w kilka dni po jego pionierskim wyczynie, gdy wylądował na niedaleko od Nummeli położonym lotnisku Rayskälä. Opowiadał z uśmiechem o torturze uwięzienia przez prawie 12 godzin w ciasnej kabinie szybowca, lecz nie ukrywał zarazem, iż radby takich cierpień zaznawać częściej, byle z niegorszym skutkiem. Bo te dokładnie 11 godzin i 28 minut czasu lotu w rekordowym wyczynie dało mu przecież jednocześnie pierwszy rekord świata prędkości lotu na trasie 1000 kilometrowego trójkąta. Hans-Werner był uradowany osiągnięciami, ale bynajmniej nimi nie zaspokojony. Nie zamierzał osiadać na laurach. Właśnie jego lądowanie w Rayskälä miało związek z przygotowaniem kolejnych prób poprawienia dopiero co ustanowionych rekordów. W rozmowie wyraziłem pogląd, że skoro już wykorzystywać obłędnie długie dni fińskiego lata, to lepiej chyba założyć rekordową bazę daleko na północy, np. w Rovaniemi, gdzie wydatnie dłuższy, niż w leżącej opodal Helsinek Nummeli, dzień termiczny powinien pozwolić na jeszcze wcześniejszy start i późniejsze lądowanie.

Nie sądzę, żebym tym spostrzeżeniem odkrył Grossemu Amerykę, ale przytaknął mym słowom, powiedział, że chyba spróbuje i wkrótce po tym spotkaniu atakował już trasę zwiększonego trójkąta z dalekiej północy. W jednej z kolejnych prób był nawet bliski nowego sukcesu — zabrakło mu niewiele kilometrów do mety. Kiedy jednak któregoś dnia wylądował ponownie w Rayskälä, miałem okazję naocznie się przekonać, jakiego samozaparcia wymaga kontynuowanie rekordowych przedsięwzięć. Hans-Werner robił wrażenie wyraźnie zmęczonego wysiłkiem wielogodzinnych lotów. W poczerniałej od słońca twarzy tym jaśniej gorzały, jakby trochę rozgorączkowane, oczy. Nade wszystko jednak był niemiłosiernie pocięty przez komary. Uskarżał się całkiem poważnie, że ich ilość i zajadłość w jego nowej bazie przechodzi wszelkie wyobrażenia. Opowiadał, że zamknięcie kabiny przed startem do lotu to całe misterium — skomplikowana operacja, pomimo której przy największych nawet usiłowaniach nie daje się przepędzić wszystkich dokuczliwych insektów. A kilka godzin ich towarzystwa w krępującej ruchy kabinie nie należy do przyjemności.

Fińskie rekordy Grossego były niewątpliwym wydarzeniem, ale znów — jak na wstępie nieniejszej publikacji — mogę chyba powiedzieć, iż nie zaskakiwały szybowcowego światka. Bo przecież trzy lata wcześniej postawił on kolejny krok na swej niesamowitej drodze rekordzisty. Był tym krokiem wyczyn, który być może jeszcze nawet bardziej jak ów późniejszy trójkąt w Finlandii przemawiał do wyobraźni. Wprawdzie przelot otwarty, więc łatwiejszy, z wiatrem, tam gdzie los — czytaj: szlak cumulusowy — prowadzi, ale za to na odległość 1460,8 km. Z Lubeki w RFN do Biaritz we Francji. Znad Morza Północnego aż nad Zatokę Biskajską. Dalej nie dało się lecieć, dalej był Ocean Atlantycki. Ten rekord świata w przelocie otwartym z 25 kwietnia 1972 roku również dla jego autora pozostał jednym z najpiękniejszych przeżyć. Nawet dzisiaj, po licznych rekordowych osiągnięciach pod niebem Australii, chętnie wspomina tamtą niezapomnianą chwilę, kiedy w nisko stojącym na zachodzie słońcu dostrzegł przed sobą połyskujące srebrzyście wody oceanu. „Było to — jak mówi — coś tak zachwycającego i tak w gruncie rzeczy nieoczekiwanego, że doznałem uczucia największego szczęścia".

Skoro już napomknąłem o australijskich rekordach Grossego, to wypada dodać, że odwiedzał on piąty kontynent wielokrotnie i wiele tam czasu spędzał czatując na odpowiednie układy pogodowe. Nie zawsze był to czas opłacony najwyższą nagrodą — rekordowym sukcesem, lecz nie był to także czas stracony. Pogłębiał doświadczenie pilota i dawał mu coraz lepsze rozeznanie ogromnej skali wyczynu, możliwego do osiągnięcia w tamtejszych warunkach. Dawał mu coraz większą pewność takiego wyczynu. Grosse mówił na ten temat: „kiedy wreszcie dmuchnie z właściwego kierunku, a ja będę w dobrej kondycji i dopisze mi jeszcze konieczny łut szczęścia, to Australia może dać osiągnięcia, o jakich nikt nawet śnić nie miał odwagi".

No i doczekał się. W swojej piątej z rzędu transoceanicznej ekspedycji do samego serca wypalonej słońcem pustyni australijskiej — do Alice Springs osiągnął to, na co polował. Swój lepszy od fińskiego, uzyskany już wcześniej w Australii rekord świata przelotu po trójkącie, wynoszący 1063 km, poprawił na 1113 km, następnie na 1161,8 km, aż wreszcie udało mu się pokonać wręcz nieprawdopodobną odległość trójkątnego przelotu — 1229 km. Ale nie koniec na tym, bo tę poprzednią trasę 1161,8 km przeleciał w 7 godzin 59 minut i 40 sekund, co dało fenomenalny dla tej konkurencji rekord prędkości lotu — 145,3 km/h. Żeby sobie te wyczyny lepiej uzmysłowić, przyłóżmy ich trasy na mapę naszego kraju: byłyby to trójkąty np. Leszno — Rzeszów — Mikołajki — Leszno, albo (ten mniejszy, z prędkością 145,3 km na godzinę) Leszno — Stalowa Wola — Mrągowo — Leszno. Nawet rajdowy kierowca nie byłby w stanie pokonać tej trasy w niecałe 8 godzin. Ale też szybowiec rekordzisty w sprzyjających okolicznościach, szczególnie na dolocie, rozwijał prędkość rzędu 250 — 280 km/h.

Podobnie jak w Finlandii tak i w Australii Grosse szedł oczywiście za ciosem. Udało się tyle, może uda się jeszcze więcej — trzeba polować dalej. No i zaatakował trójkąt 1302 km. Przeleciał po jego trasie 1200 km i mając wysokość 2750 m postanowił jednak przerwać lot, wylądować w bezpiecznym miejscu, Bo, jak często powtarza, namiętnie lubi latać, lecz nie ma aspiracji bohaterskich. A zagrażało mu przy ewentualnym kontynuowaniu zamierzenia, że końcowe 100 km będzie musiał pokonać w ciemnościach zapadającej nocy i do tego nad księżycowym terenem pobrzeża Pustyni Simpsona, gdzie lądowanie wśród licznych skał i twardych jak beton kopców termitów nawet w dzień nie byłoby łatwe.

Nawiasem mówiąc z tym bohaterstwem to zresztą różnie bywało. Na pewno australijskie trasy dostarczały Grossemu wielu wspaniałych doznań, ale jeśli wziąć pod uwagę, że lecąc np. do odległego o 400 km od Alice Springs, urzekająco pięknego, słonego Jeziora Amadeus i dalej do świętej góry tubylców Ayers Rock, czy do największego (3,5×1,5 km) monolitu świata Pitjantjara oraz do nie mniej sławnej, ponad tysiącmetrowej wysokości Góry Olgi i mając przy tym świadomość, że cały ten obszar pierwszego boku trójkąta jest niemalże bezludny, to chyba jednak trzeba było mieć, skromnie mówiąc trochę odwagi, żeby taki lot na szybowcu przedsięwziąć. Grosse powiada, że starał się w miarę możliwości tak planować trasy, aby w najgorszym przypadku akcja ratownicza była niezbyt utrudniona. Istotna to sprawa zważywszy, że temperatura na ziemi osiągała +45°C.

Przed startem do każdej próby rekordowego lotu szybowiec Grossego ważył 630 kg i było w tym 100 litrów balastu wodnego, 8 litrów napojów oraz 90 kg własnego ciężaru pilota wraz ze spadochronem i drobiazgami. Po lądowaniu natomiast brakowało z reguły 110 kg do ciężaru wyjściowego. 108 kg to zlane przed lądowaniem i częściowo wypite ciecze, zaś pozostałe 2 kg to ubytek na ciężarze pilota. Tyle przeważnie kosztował wysiłek 1000-kilometrowego przelotu. Lecz odchudzany w ten sposób delikwent twierdzi, że to i tak bajecznie niska cena za wspaniałe, niepowtarzalne doznania tego rodzaju lotów. Bo jednako pięknie jest oglądać z wysokości 3000 m jaśniejące na horyzoncie czerwonym brązem Ayers Rock, czy też lecieć nad księżycową krainą słonych jezior australijskiego interioru. Przerażająco pięknie — powiada Hans-Werner.

A z przygód wyróżnia pewną mało przyjemną sytuację, gdy znalazł się kiedyś nisko nad ziemią, nie mogąc zupełnie znaleźć wznoszeń. Był już nieledwie 100 metrów tylko nad pagórkami nieprzyjaznego dla szybowca terenu. Gorączkowo wypatrywał jakiejś szansy względnie bezpiecznego lądowania, gdy nagle równie nisko nadleciały dwa orły. Zakrążyły opodal, bezbłędnie trafiając we wznoszenie i naturalnie ich śladem również pilot metr po metrze wywindował się cało w górę.

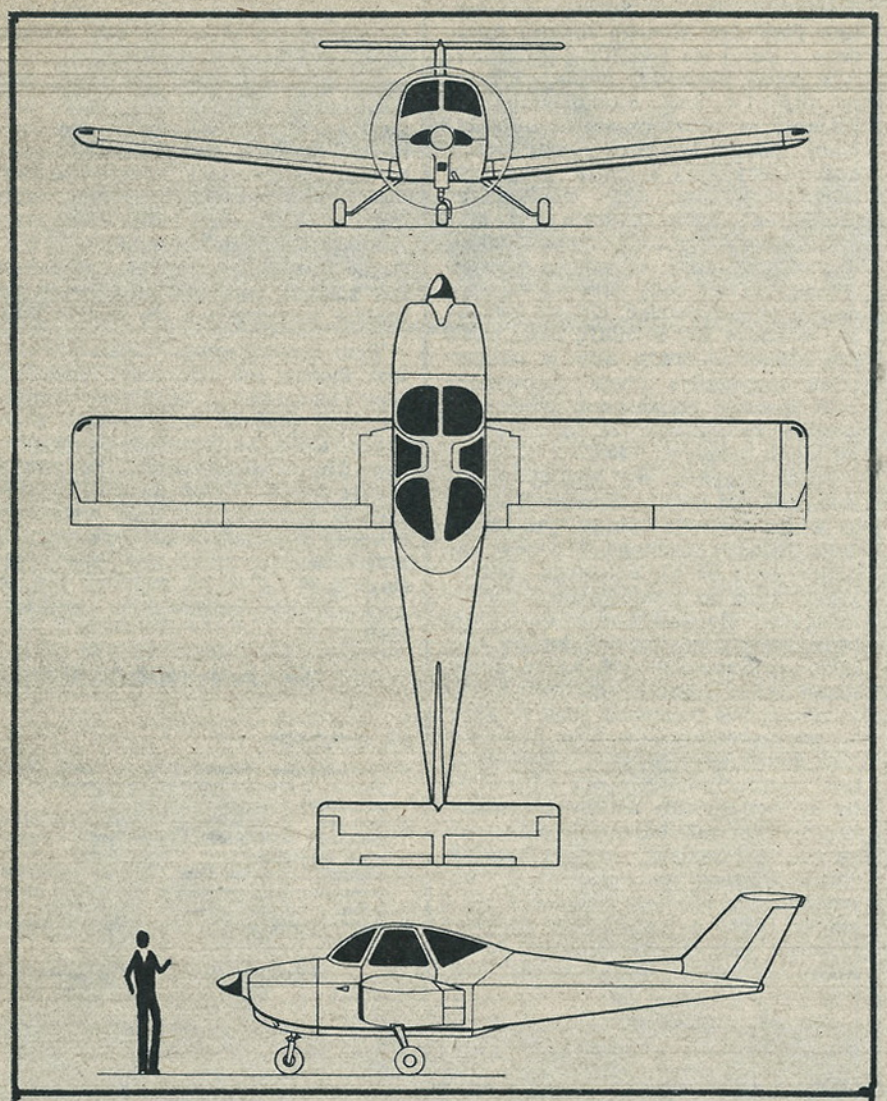
Tym symbolicznym niemal akcentem można już zakończyć niniejszą sagę rekordowych osiągnięć Grossego: król ptaków wyprowadza z opresji króla szybowcowych przelotów długodystansowych. To nawet ładnie brzmi. Tylko nasuwa jednocześnie pytanie, czy owe wszystkie rekordy i w sumie 21 wykonanych 1000-kilometrowych przelotów zasługują w ogóle na podziw? No, bo przy takich królewskich koneksjach...

Opracował: TADEUSZ REJNIAK

NA ZDJĘCIACH:

1. **Hans-Werner Grosse i jego żona, która zwykle pomaga mu w przygotowaniach przedstartowych.**
2. **Rysunek z „Soaringu" przedstawiający Grossego w Australii i rejon jego rekordowych przelotów.**
3. **Australijska Góra Olgi. Zdjęcie wykonane przez Grossego w czasie jednego z przelotów.**
4. **H.-W. Grosse w Australii, w kabinie swego ASW-17.**

Zdjęcia: „Flug Revue" i „Soaring"



SAMOLOT SZKOLNY BEECHCRAFT MODEL 77 SKIPPER

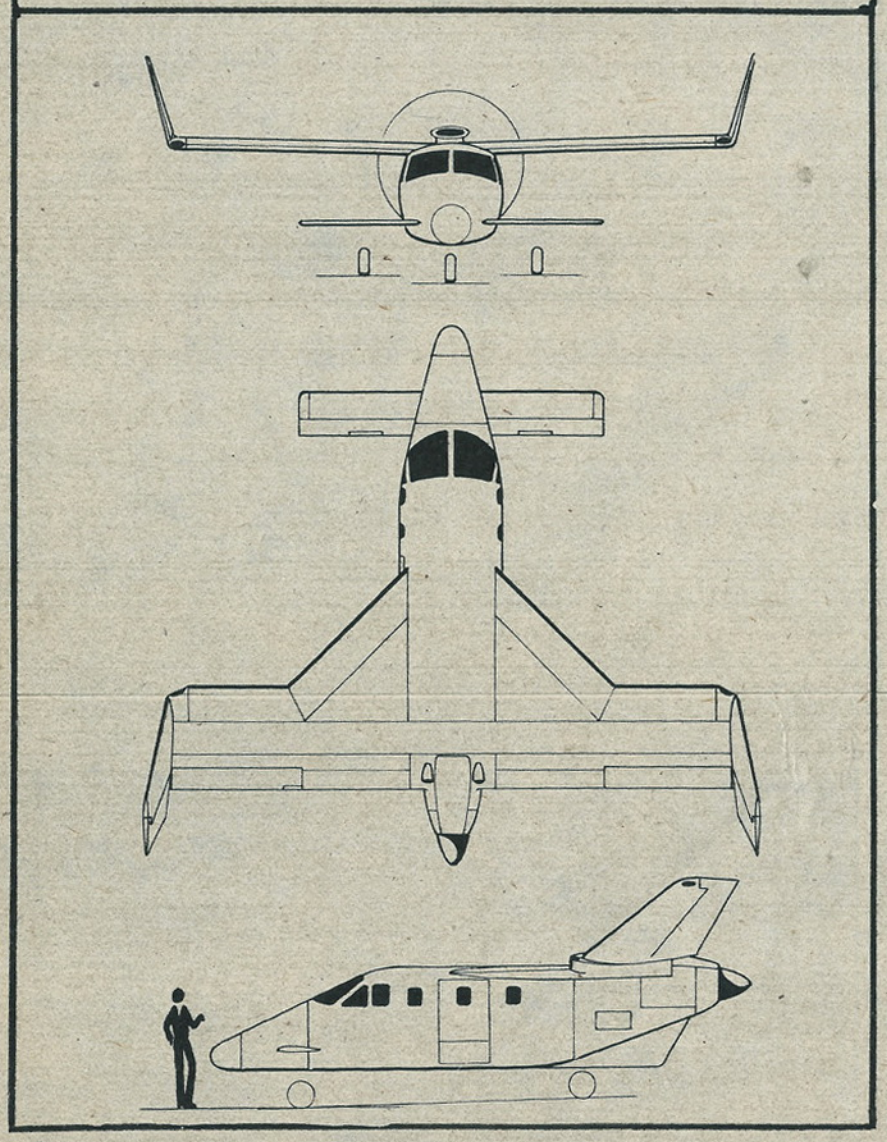
W 1973 r. wytwórnia Beechcraft podjęła pięcioletnie prace rozwojowe nad ekonomicznym dwumiejscowym samolotem szkolnym do szkolenia podstawowego. Prototyp, oznaczony PD 285, dokonał pierwszego lotu w lutym 1975 r. Został on następnie zmodyfikowany, otrzymał usterzenie w układzie T. W kwietniu 1979 r., nazwany Skipper, otrzymał certyfikat FAA. Następnie rozpoczęto dostarczanie samolotów seryjnych — początkowo dla szkół prowadzonych przez wytwórnię (Beech Aero Centers).

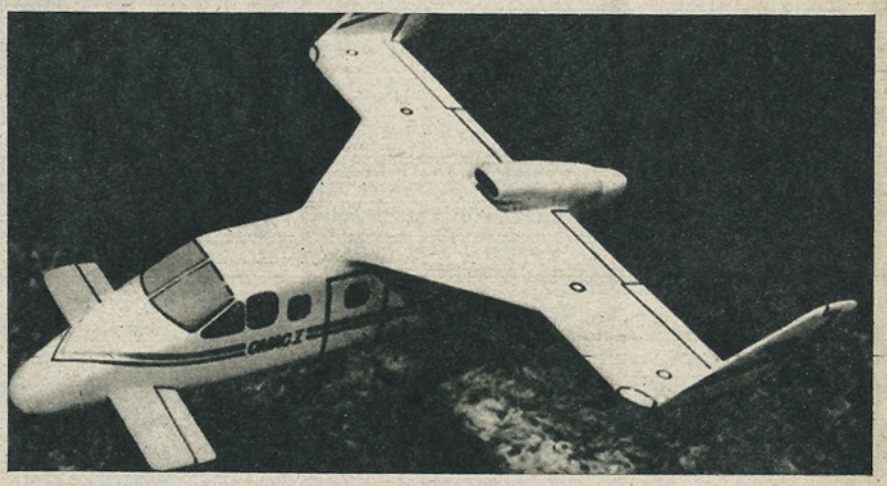
Skipper jest dwumiejscowym dolnopłatem, wyposażonym w stałe podwozie. Płat o dużym wydłużeniu ma obryś prostokątny, profil nadkrytyczny GAW-1, charakteryzujący się dużym współczynnikiem wyporu. Konstrukcja jest dwudźwigarowa, dźwigar główny ma konstrukcję rurową, zwiniętą z blachy lekkostopowej i klejoną. Pokrycie przyklejone jest do dźwigara głównego, tylnego i żeber. Skrzydła wyposażone są w lotki i klapy na spływie.

Miejsca pilota i instruktora usytuowane są obok siebie. Z obydwóch stron kabiny — drzwi wejściowe. Szyby kabiny przydymione. Kadłub jest półskorupowy. Usterzenie w układzie T ze statecznikiem poziomym o stałym kącie nastawienia. Na obydwóch połówkach steru wysokości — klapki wyważające. Podwozie trójpodporowe z przednim kołem, które jest sterowane. Zespołem napędowym jest silnik Lycoming O-235-L2C o mocy 85,5 kW, napędzający metalowe śmigło typu Sensenich o stałym skoku. Integralne zbiorniki w skrzydłach mają pojemność 110 dm³.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,14 m, długość — 7,29 m, wysokość — 2,30 m. **Masy:** masa własna — 499 kg, max. masa startowa i do lądowania — 760 kg. **Osiągi:** max. prędkość przelotowa na wysokości 1 370 m — 195 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wysokości 1 370 m — 163 km/h, min. prędkość z wychylonymi klapami — 87 km/h, max. prędkość wznoszenia — 3,65 m/s, pułap praktyczny — 3 930 m, długość startu do wys. 15 m — 390 m, długość lądowania z wys. 15 m — 400 m, max. zasięg przy ekonomicznej prędkości (61% mocy) na wys. 2 590 m z rezerwą paliwa — 766 km.





SAMOLOT DYSPOZYCYJNY OMAC I

W nowej małej wytwórni OMAC w Reno (Newada), zajmującej powierzchnię produkcyjną 929 m², planowana jest produkcja samolotu dyspozycyjnego OMAC I o niekonwencjonalnej konstrukcji. Jego prototyp jest obecnie w budowie i pierwszy lot zaplanowano w pierwszym kwartale 1980 r. Samolot ma być wprowadzony do produkcji rok później, po uzyskaniu certyfikatu. Przewidywana cena samolotu wyposażonego w urządzenia radiowo-nawigacyjne do lotów w warunkach IFR (system Bendix BX2000) i stację radiolokacyjną RDR160 ma wynosić 450 000 — 500 000 dol.

OMAC I jest jednosilnikowym górnopłatem zbudowanym w układzie kaczki, dostosowanym do transportu 8 osób łącznie z pilotem. Płat główny i przedni mają takie same profile NACA 641-217 Mod. B. Na przednim płacie znajduje się ster wysokości. Na płacie głównym — lotki i wychylane hydraulicznie klapy na spływie. Stery wyposażone są w klapki wyważające wychylane ręcznie i elektrycznie. Również lewa lotka wyposażona jest w klapkę wyważającą. Przykadłubowa część skrzydeł (od 50% rozpiętości) ma kąt skosu 45°. Usterzenie pionowe jest zdwojone i umieszczone na końcu skrzydeł i odchylane na zewnątrz o 15°.

Podwozie jest trójpodporowe (z przednią podporą) o kołach pojedynczych, wciągane hydraulicznie w kadłub. Kabina samolotu — wyposażona w dwa miejsca pilota i pasażera w przedniej części i cztery fotele (po dwa naprzeciw siebie w części środkowej). W tylnej części umieszczona jest toaleta i przedział bagażowy. Wejście do kabiny z lewej strony kadłuba. Drzwi wejściowe dzielone w połowie. Dolna część wyposażona w integralne schodki. Konstrukcja samolotu jest konwencjonalna, lekkostopowa. Specjalną uwagę zwrócono na łatwą produkcję i wymianę elementów.

Zespołem napędowym samolotu jest turbinowy silnik śmigłowy Lycoming LTP 101-700A-A1 o mocy 515 kW napędzający czterołopatowe przestawialne śmigło (również na skok odwrotny). Zapas paliwa 1 090 dm³ znajduje się w 5 zbiornikach: dwóch w przykadłubowej części skrzydeł, dwóch — w zewnętrznych częściach i jednym — w tylnej części kadłuba.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,1 m, długość — 8,08 m, wysokość — 3,25 m, pow. płata — 22,5 m². **Masy:** masa własna — 1 213 kg, max. masa startowa — 2 613 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 483 km/h, prędkość przelotowa — 492 km/h, max. zasięg z zapasem awaryjnym paliwa na 1 h lotu — 5 450 km.

KRONIKA

● 18.III.1980 r. na orbitę wokółziemską został wprowadzony satelita Kosmos — 1168, zaś 27.III.1980 r. Kosmos — 1169.

● 24.III.1980 r. o godz. 0.04 (wg czasu moskiewskiego) zdalnie sterowany statek transportowy Sojuz-T odłączył się od stacji orbitalnej Salut — 6. Podczas lotu Sojuz — T przeprowadzono próby nowych urządzeń pokładowych, zwłaszcza zespołu napędowego, układu orientacji i sterowania oraz komputera. W tym dniu parametry orbity Salut — 6 były następujące: 344×363 km; 51,6°. 91,4 min. Statek Sojuz — T wylądował pomyślnie.

● Program satelitarny NASA na rok 1980 (bez Space Shuttle): kwiecień — NOAA-B (meteorologiczny; rakieta nośna Atlas-F; kosmodrom Vandenberg), maj — Intelsat — VB (łącznościowy; Atlas-Centaur; Cape Canaveral), lipiec — Navy-20 (wojskowy nawigacyjny — Transit; Scout; Vandenberg), sierpień — GOES-B (meteorologiczny; Delta; Cape Canaveral), sierpień — Intelsat-VC (jak Intelsat-VB), październik — Navy-21 (jak Navy-20). W styczniu wystartował wojskowy satelita do łączności z okrętami Fleetsatcom (Atlas-Centaur; Cape Canaveral oraz SMM (astronomia Słońca; Delta; Cape Canaveral), a w lutym — satelita łącznościowy Intelsat-VA (jak VB i VC).

● 27.III.1980 r. o godz. 21.53 czasu moskiewskiego wystartował automatyczny statek transportowy Progress-8 z ładunkiem niezbędnym dla pracy stacji orbitalnej Salut-6, do której przycumował 30.III. (do węzła na przedziale przyrządowym). Orbita początkowa Progressa-8 (27.III.): 192 x 266 km; 51,6°; 88,8 min.

● 31.III.1980 r. W Brnie (CSRS) zakończona została konferencja Interkosmosu w sprawie metod interpretacji wyników badań. Udział wzięło 6 państw, w tym Polska.

● W pracach nad kompleksową mapą zasobów Bułgarii zawierającą dane geologiczne, geochemiczne, geofizyczne itd. wykorzystywane są zdjęcia kosmiczne otrzymywane przez Bułgarską Akademię Nauk z ZSRR i USA. Uzupełniające dane uzyskuje się w wyniku śmigłowcowych badań aeromagnetycznych obejmujących ok. 40% obszaru kraju.

● Stacja Salut-6 (będąca na orbicie od 29.IX.1977 r. (wykonała dotąd ok. 12 000 okrążeń Ziemi przebywając ponad 500 mln km. Na jej pokładzie pracowało 7 załóg, w tym 3 międzynarodowe Interkosmosu (z udziałem kosmonautów CSRS, PRL, NRD).

● Przewodniczącym rady nadzorczej prywatnego (?) zachodnioeuropejskiego towarzystwa transportu rakietowego i orbitalnego OTRAG z kosmodromem w Zairze w Afryce (patrz SP nr 16 41/1979 r.) jest dr. inż. Kurt Debus (70 lat). W latach 30-tych zajmował się rozwojem niemieckiej techniki rakietowej w Peenemünde na bałtyckiej wyspie Uznam, a także broni V. Należał do sztabu dr. Vernhera von Brauna. Po wojnie pracował w USA mając decydujący (wg obecnej opinii panującej w RFN) wpływ na realizację amerykańskiego programu księżycowego Apollo, jako długoletni dyrektor J. F. Kennedy Space Center na Przylądku Canaveral.

Na zapytanie dziennikarza zachodnioniemieckiego o stan prac OTRAG w dziedzinie tanich rakiet nośnych na progu 1980 r. odpowiedział, że OTRAG chce wynosić w Kosmos satelity komercyjne dla każdego kto płaci. Powinny startować rocznie 2-3 rakiety nośne, do tego potrzebne są jednak nakłady inwestycyjne o wartości orientacyjnej kilkuset mln marek. Wsparcie finansowe dla OTRAG jest oczekiwane. Dalej — studia międzynarodowe wykazały, że start rakiety OTRAG z morza jest również możliwy. Na pytanie, czy Chińska RL jest partnerem OTRAG? — padła odpowiedź, że gdyby nawet coś tam było, zapytany nic by nie powiedział, bowiem wszyscy bacznie obserwują OTRAG i są „w panicznym strachu, że przedsiębiorstwo zrobi jakieś posunięcie".

PIERWSZY WODNOSAMOLOT

W 1910 r., a więc siedemdziesiąt lat temu, samolot miał już wcale niezły poziom pod względem osiągów, bo bezpieczeństwo lotu długo jeszcze pozostawiało dużo do życzenia.

Ówczesne rekordy świata, to: długotrwałość lotu — 8 h 12 min (Farman), odległość — 584,7 km (Tabüteau), wysokość — 3100 m (Legagneux), prędkość — 76,9 km/h (Bleriot). Należały one do pilotów francuskich. We Francji wydano już 200 licencji pilota (w tym dla Polaka Bronisława Matyjewicz-Maciejewicza), w Niemczech — 46, w Anglii — 20 i w Austrii — 12.

Ale wszystko to dotyczyło samolotów lądowych, z podwoziem kołowym.

Tymczasem we Francji Henri Fabre pracował od 1907 r. nad wodnosamolotem. Był konstruktorem statków i na parowcu Essor zakotwiczonym w Etang de Berre założył swą pracownię lotniczą. Tam, wraz z zespołem, projektował wodnosamoloty i prowadził długotrwałe próby. Parowiec służył im także jako hotel, restauracja oraz wytwórnia. Próby długo nie dawały wyników. W czwartym roku pracy konstruktor uznał, że wodnosamolot Canard (kaczka) ma szanse latania. Warunkiem udanego startu był sprawny silnik oraz idealna pogoda. Przy takiej pogodzie zaprojektowany układ samoczynnej stateczności miał zapewnić powodzenie.

28 marca 1910 r. był dniem oczekiwanym przez Fabrea. Wodnosamolot odholowano od statku i konstruktor zajął miejsce za sterami. Silnik, po długotrwałych staraniach Laurenta Ségniera, zaczął wreszcie rozwijać niezbędną moc.

Wszystko byłoby proste, gdyby nie fakt, że Henri Fabre nie był pilotem. Nie latał nawet jako pasażer. W ogóle nie był jeszcze w powietrzu. Miał za sobą tylko długie rozmowy z pionierami lotnictwa. Mimo to odważył się na lot.

Zaczął od prób stopniowego zwiększania prędkości obrotowej silnika. Wodnosamolot zachowywał się poprawnie. Przy jeszcze większej prędkości Canard zaczął wynurzać się z wody. Działo się to powoli, tak że pilot miał czas przestawić za pomocą długiej dźwigni sterowniczej kąty nastawienia obu płatów przednich. Po włączeniu pełnej mocy silnika pływaki oderwały się od powierzchni wody i wodnosamolot rozpoczął swój pierwszy lot. Po następnych próbach udał się drugi start. Najlepszy wynik: odległość — 500 m na wysokości do 5 m. Poza tym pilot wykonał w jednym z lotów duży zakręt. Świadkowie, w tym dwóch policjantów, potwierdzili loty Canarda. Takie były rezultaty całego dnia spędzonego przez Fabrea za sterami swego wodnosamolotu. Był to również pierwszy w historii lotnictwa udany start i lot wodnosamolotu. Zaledwie siedemdziesiąt lat temu!

Wodnosamolot Canard wyróżniał się licznymi oryginalnymi rozwiązaniami konstruktorskimi. Jedno z nich — pływaki będące podwodnymi skrzydłami — weszło do techniki lotniczej i morskiej (wodoloty) dopiero w połowie lat pięćdziesiątych.

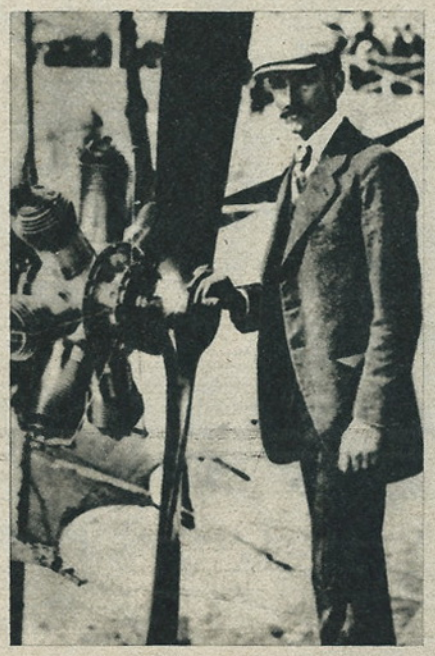
Kąt nastawienia podwodnych skrzydeł był regulowany przez pilota dla uzyskania odpowiedniej prędkości rozbiegu i siły hydrodynamicznej.

Pokrycie Canarda było przypinane do żeber sprężystymi zaciskami. W przypadku nagłego pojawienia się szkwału można było szybko zdjąć lub częściowo zsunąć pokrycie i wodnosamolot pozostawał bezpieczny na wodzie.

Już te dwa przykłady świadczą, że konstruktor zawarł w Canardzie wiele wiedzy morskiej, w tym żeglarskiej.

W tym miejscu należy wspomnieć o konkurencie Henri Fabrea do pierwszego historycznego lotu wodnosamolotu. Otóż niektórzy amerykańscy historycy lotnictwa są zdania, że wprawdzie Canard wystartował, ale rozbił się przy wodowaniu. Natomiast pierwszy krótki lot wykonał amerykański inż. Glenn Curtiss w San Diego 26 stycznia 1911 r. na dwupłatowym wodnosamolocie z silnikiem 47,8 kW (65 KM), a następnie latał już dłużej na pokazie 17 lutego 1911 r. Wodnosamolot-amfibia w odmianie 2-miejscowej A-1 Triad z silnikiem 58,9 kW (85 KM) był zamówiony w 1911 r. przez marynarkę wojenną USA i na eksport. Z okazji 50-lecia tych wydarzeń zbudowano 2 repliki A-1, z których jedna nawet latała w 1961 r. Glenn Curtiss miał licencję nr 1 pilota morskiego USA. Inni historycy (niefrancuscy) uważają Canarda za pierwszy wodnosamolot pływakowy.

Powracając do 97-letniego Henri Fabrea, to w siedemdziesiątą rocznicę lotu Aeroklub Francji przyznał mu Wielki Złoty Medal. Od 1977 r. w Berre rozgrywane są corocznie międzynarodowe zawody radiomodeli wodolotów o puchar Henri Fabrea.



Na zdjęciach: H. Fabre przy Canardzie przed pierwszym lotem oraz makieta wodnosamolotu.

Typ: Wodnosamolot pływakowy na podwodnych skrzydłach Canard w układzie kaczki.

Załoga: 1 osoba.

Konstrukcja: Drewniana z pokryciem płóciennym.

Napęd: Siedmiocylindrowy gwiazdowy silnik wirujący Gnôme o mocy 36,8 kW (50 KM) z 2-łopatowym śmigłem pchającym Chauvière o średnicy 2,6 m i skoku — 1,8 m.

Wymiary: Rozpiętość — 14,0 (15,0) m, długość — 8,5 m, cięciwa płata głównego — 1,25 m, powierzchnia nośna tego płata — 17, całkowita — (24) m².

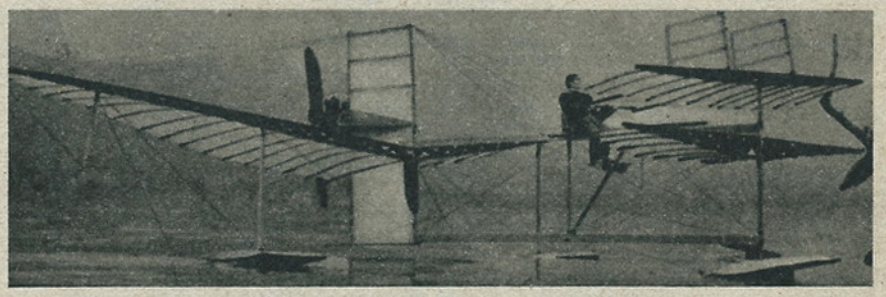
Masy: Masa całkowita — 380 (475) kg.

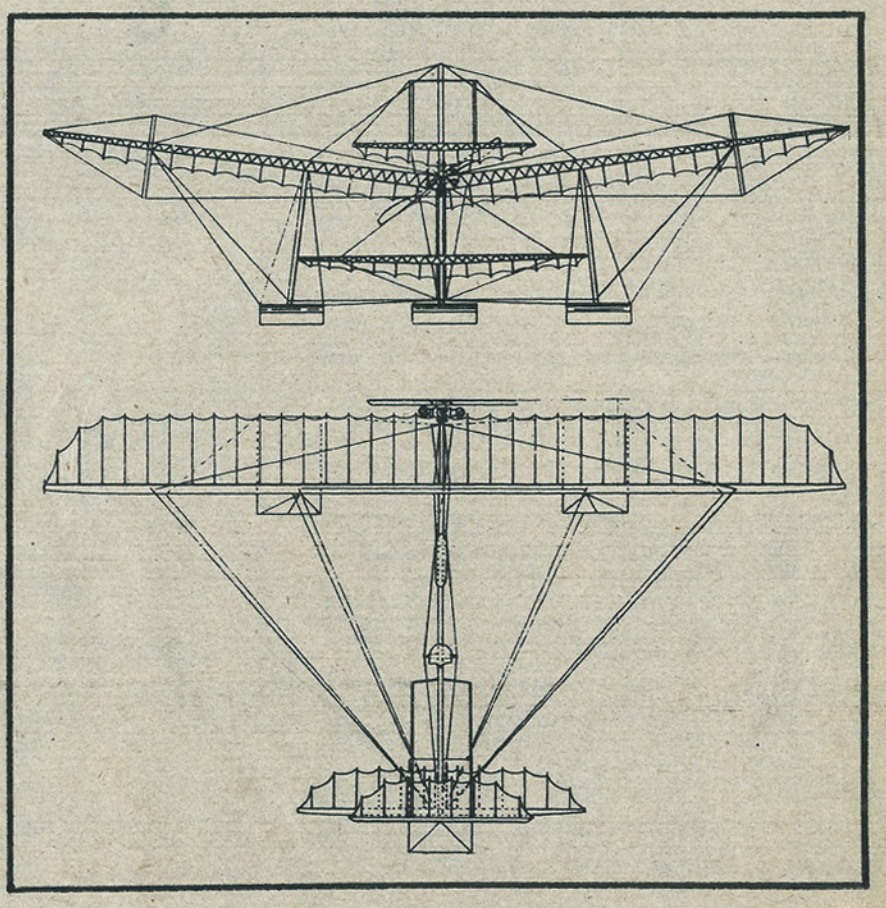
Osiągi: Pułap — 5 m, zasięg — 500 m.

Malowanie: Cały samolot w kolorze cellonowanego płótna i drewna.

Uwaga: Dane przed nawiasami pochodzą ze źródeł francuskich z 1923 r. W nawiasach — dane wymiarowe i masowe wg innych źródeł.

(W)





RWD-8 (DWL) z odmiennym kształtem pola ciemnego na kadłubie.

MALOWANIE SAMOLOTÓW W POLSKIM LOTNICTWIE CYWILNYM ● KONSTRUKCJE RWD

Część III

137

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Do najbardziej popularnych konstrukcji RWD należał RWD-8, budowany seryjnie. Ponieważ RWD-8 produkowany był nie tylko w DWL, ale także w zakładach PWS, występowały liczniej odmiany jego malowania. Samoloty budowane w DWL miały trzy warianty malowania:

1. cały w kolorze srebrnym, wszystkie egzemplarze prototypowe i niektóre seryjne,
2. w dwóch kolorach srebrnym i czerwonym, przy czym ten ostatni użyty był do malowania ozdobnego przedniej części kadłuba, zastrzałów i goleni podwozia,
3. w kolorach srebrnym i ciemnoniebieskim, przy czym rozkład koloru niebieskiego był taki sam jak czerwonego.

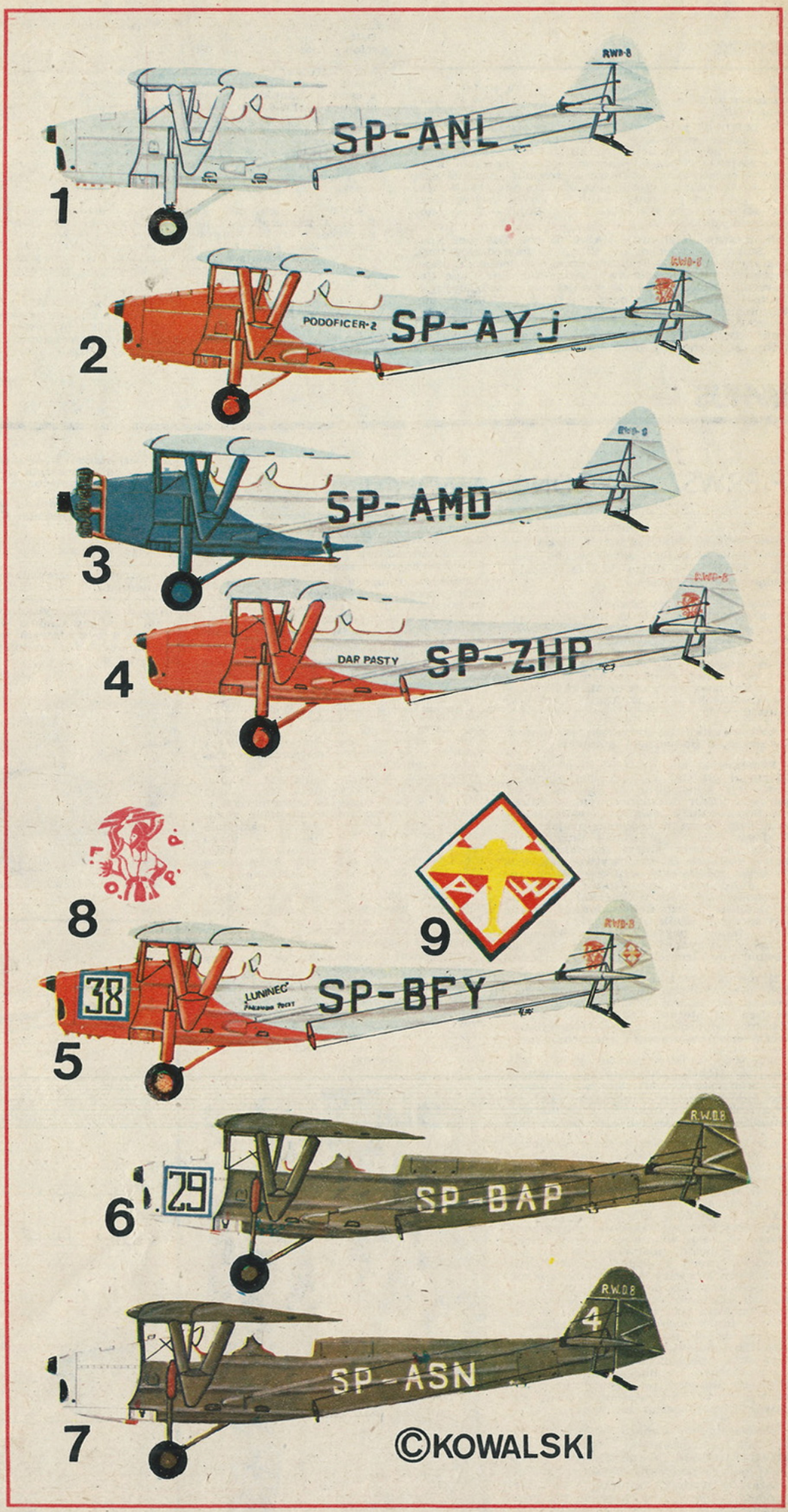
Znaki rejestracyjne na samolotach produkcji DWL były w kolorze czarnym, rzadziej w czerwonym. Opis typu w kolorze białym lub srebrnym, w czerwonej lub ciemnoniebieskiej obwódce. Wszystkie napisy eksploatacyjne czarne.

Samoloty produkowane w zakładach PWS miały standardowe malowanie dla samolotów szkolnych przeznaczonych dla wojska, to jest: części kryte płótnem lub sklejką w kolorze khaki (w rzeczywistości oliwkowozielony), natomiast części metalowe osłony silnika w kolorze srebrnym. Samoloty przeznaczone dla lotnictwa cywilnego zaopatrzone były w białe znaki rejestracyjne o mniejszej wysokości liter niż samoloty produkowane w DWL. Opis typu i napisy eksploatacyjne w kolorze białym. Poszczególni użytkownicy wprowadzili dodatkowe elementy kolorystyczne w postaci znaków aeroklubów, znaku LOPP (w kolorze białym na egzemplarzach produkcji PWS, a czerwonych lub czarnych na egzemplarzach DWL) czy też napisu fundacyjnego malowanego szablonem w kolorze czarnym pod kabinami pilotów.

W czasie rozgrywanych zawodów na samolotach malowano numery startowe najczęściej na masce silnika. Kolorystyka numerów była różna, lecz w większości wykonywano je farbą zmywalną.

PLANSZA

1. RWD-8 SP-ANL, malowany w kolorze srebrnym.
2. RWD-8 SP-AYJ, o nazwie Podoficer-2. Samolot ufundowano ze składek zainicjowanych przez czasopismo „Wiarus" wśród kadry podoficerskiej Wojska Polskiego.
3. RWD-8 z silnikiem Czarny Piotruś (SP-AMD), stanowiący własność sekcji PZSkoda Aeroklubu Warszawskiego.
4. RWD-8 SP-ZHP, samolot ufundowany przez pracowników PASTY dla eskadry harcerskiej.
5. RWD SP-BY, ufundowany przez pracowników poczty i przekazany w 1937 r. Aeroklubowi Warszawskiemu. Na masce silnika numer będący pozostałością z udziału w zawodach.
6. RWD-8PWS SP-BAP, użytkowany najprawdopodobniej w Aeroklubie Warszawskim. Samolot, podobnie jak przedstawiony powyżej, ma charakterystyczny numer startowy.
7. RWD-8PWS SP-ASN, użytkowany w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Prawdopodobnie w okresie późniejszym samolot otrzymał wojskowe znaki przynależności państwowej.
8. Znak Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — LOPP, malowany na samolotach ufundowanych przez LOPP.
9. Znak Aeroklubu Warszawskiego, malowany na statecznika pionowym lub sterze kierunku samolotów będących własnością Aeroklubu Warszawskiego.



MECHANICY LOTNICTWA

Licznym Czytelnikom, proszącym nas o informacje na temat możliwości szkolenia się w zawodzie technika-mechanika lotniczego, pragniemy przyjść z pomocą dostarczając im adresy szkół tego rodzaju wraz z króciutką charakterystyką profilu nauczania. Zaczniemy od **WROCŁAWIA.**

Istnieją tam **Lotnicze Zakłady Naukowe** im. gen. K. Świerczewskiego (ul. Kielcowska 43/53, 51-315 Wrocław, tel. 25-30-75), mieszczące szereg szkół:

● **Technikum mechaniczne** dla asbolwentów szkół podstawowych, prowadzące w ciągu 5 lat nauczanie w specjalnościach: osprzęt lotniczy i urządzenia pokładowe oraz budowa napędów hydraulicznych i pneumatycznych.

● **Technikum dla niepracujących absolwentów ZSZ** — nauczanie w ciągu 3 lat w specjalnościach: osprzęt lotniczy i urządzenia pokładowe.

● **Technikum dla pracujących absolwentów ZSZ** — nauczanie w ciągu 3 lat w specjalnościach: osprzęt lotniczy i urządzenia pokładowe oraz obróbka skrawaniem.

● **Liceum zawodowe dla absolwentów szkoły podstawowej**, prowadzące w ciągu 4 lat nauczanie w specjalnościach: mechanik urządzeń hydraulicznych i pneumatycznych oraz mechanik obróbki skrawaniem.

● **Zasadnicza Szkoła Zawodowa** przyzakładowa, kształcąca w ciągu 3 lat mechaników maszyn i urządzeń przemysłowych, tokarzy, frezerów i szlifierzy metali.

W **RZESZOWIE** istnieje **Zespół Szkół Zawodowych WSK PZL-Rzeszów** (ul. Techniczna 9, 35-083 Rzeszów, tel. 413-41). Mieszczą się tam:

● **Technikum przyzakładowe**, kształcące techników mechaników o specjalności: budowa lotniczych silników spalinowych (3 lata nauki, po ukończeniu ZSZ) oraz techników mechaników o specjalności: budowa płatowców (3 lata nauki, przyjęcia po ZSZ).

● **Technikum młodzieżowe**, kształcące techników mechaników o specjalności: budowa płatowców (5 lat nauki, po 8 klasach szkoły podstawowej) oraz techników mechaników o specjalności: budowa lotniczych silników spalinowych (5 lat nauki, przyjęcia po 8 klasach).

● **Zasadnicza Szkoła Zawodowa** przyzakładowa dla młodocianych, która w okresie 3 lat kształci mechaników lotniczych.

W **ŚWIDNIKU** istnieje **Zespół Szkół Technicznych WSK PZL-Świdnik** (ul. Przodowników Pracy 19, 21-045 Świdnik, tel. 120-61 wew. 352), w którym mieszczą się:

● **Liceum zawodowe**, kształcące w ciągu 4 lat mechaników osprzętu lotniczego i urządzeń pokładowych.

● **Technikum młodzieżowe**, kształcące techników mechaników o specjalności: budowa płatowców (5 lat nauki).

● **Technikum przyzakładowe**, kształcące w ciągu 3 lat nauki specjalistów jak wyżej.

● **Technikum zaoczne**, kształcące w ciągu 3 lat nauki specjalistów jak wyżej.

W **MIELCU** istnieje **Zespół Szkół Technicznych** Ministerstwa Przemysłu Maszynowego (ul. Ludowego Wojska Polskiego 7, 39-300 Mielec, tel. 24-76 wew. 5), w którym mieszczą się:

● **Technikum młodzieżowe** — 5 lat, technik mechanik od budowy płatowców, przyjęcia po 8 klasach, internat, lub — technik mechanik od obsługi i eksploatacji samolotów, 3 lata nauki, po ZSZ.

● **Technikum dla pracujących** — 3 lata, specjalizacja jak wyżej, po ZSZ, jest internat.

W **KALISZU**, w **Zespole Szkół Technicznych WSK PZL-Kalisz** (ul. Częstochowska 99, 62-800 Kalisz, tel. 52-84), jest

● **Technikum przyzakładowe** — 3 lata, technik mechanik od budowy lotniczych silników spalinowych, przyjęcia po ZSZ.

(z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB KIELECKI

Ostatnie walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze poświęcone było m. in. ocenie działalności klubu w latach 1975—1979 oraz nakreśleniu kierunków pracy na nową kadencję dla wybieranych władz klubowych.

Były to owocne lata, jedne z najlepszych w 35-letniej już działalności aeroklubu. W działalności sportowej sekcji samolotowej wyróżnia się jej czołowy pilot Mirosław Gajewski, powołany ostatnio po raz piąty do samolotowej kadry narodowej. Piloci szybowcowi uzyskali dalszych 6 złotych odznak z trzema diamentami i 5 tytułów Mistrza Sportu. Szkoląc za wyciągarką wszystkie grupy podstawowego szkolenia szybowcowego, w r. 1979 zaoszczędzono około 120 godzin resursu samolotowego. Słowa uznania należą się kadrze etatowej, w szczególności instr. Czesławowi Dudzikowi oraz instruktorom społecznym Eugeniuszowi Kunderze i Bogdanowi Peczeli.

W sekcji samolotowej dobra organizacja pracy oraz dnia lotnego przez kierującego sekcją instr. Władysława Zatonia pozwoliła na poważne oszczędności paliwowe, zamykające się kwotą około 100 000 zł. Dwaj instruktorzy społeczni pil. Wiesław Barcic i Jerzy Komorniczak nie są jednak w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb.

W okresie ostatniej pięciolatki znacznie polepszyły się warunki socjalno-bytowe i inwestycyjne. Wybudowano na lotnisku dwa nowe pomieszczenia na stołówkę oraz magazyny sprzętu obozowego, zmeliorowano i zniwelowano płytę lotniska, buduje się nowy przestrzenny hangar, który rozwiąże problem przechowywania sprzętu.

W 1979 r. przybyła aeroklubowi piąta z kolei sekcja — lotniowa. Skupia ona w obecnej chwili 20 członków, którzy ostro zabrali się do roboty. Witamy ich w naszym gronie i życzymy sukcesów.

Na czele nowych władz Aeroklubu Kieleckiego stanął wicewojewoda Zbigniew Nowak, wiceprezesami zostali Tadeusz Rolak i Jerzy Adamkiewicz, sekretarzem Mirosław Gajewski, skarbnikiem Gerard Bednarz.

Kazimiera Kundera

KLUB »ISKRA«

Dariusz Sztyler, ul. Sandomierska 16 m 250, 26-600 Radom, w zamian za plany modelarskie samolotu Spittfire i książkę W. Schiera „Samoloty w historii i w miniaturze" oferuje plany samolotów — LWS-Czapla, P-23 Karaś, Bell P-39 Airacobra, An-2, PZL-M4 Tarpan — lub gotówkę.

Andrzej Szuchnik, ul. Wyspiańskiego 9 DS. 6, 80-432 Gdańsk-Wrzeszcz, odstąpi książkę „Das grosse Flugzeugtypenbuch" w zamian za książki V. Nemecka „Vojenska letadla" (tom 1—4) lub O. Grochelera „Geschichte des Luftkriegs".

Leszek Matowski, ul. C. Skłodowskiej 72 m 40, 85-088 Bydgoszcz, poszukuje następujących książek: W. Szewczyk — „Samoloty na których walczyli Polacy" (nr 3), A. Morgała — „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim", Ryuji Nagatsuka — „Byłem kamikadze", Z. Sankiewicz — „Powstanie i upadek Luftwaffe", W. Król — „Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940—1945".

POCZTA LOTNICZA

PROSTUJEMY

Edward P. Kasperowicz — Lincoln (Anglia). Istotnie, model na zdjęciu w numerze 6 z 10.II.80 r., to nie RWD-8, a RWD-17. Nadesłane nam piękne zdjęcia — zachowujemy w naszym redakcyjnym archiwum. Dziękujemy i przesyłamy pozdrowienia.

KSIĄŻKI

Czytelnicy z Kołobrzegu. Nie mamy niestety wpływu na wysokość nakładów książek z Biblioteczki Skrzydlatej Polski. O każdorazowym ukazaniu się nowej pozycji — zaraz zawiadamiamy w naszym czasopiśmie. Trzeba pilnować nadejścia do księgarń.

D. R. ze Zwierzyńca. Propozycja zorganizowania w SP zestawów książek o tematyce lotniczej jest rzeczywiście interesująca. Dziękujemy.

Przemysław Romaniuk — Janów Lub. Nie prowadzimy wysyłki książek.

PRZEGLĄDY LOTNI

Jan Zajdel — Świerzowa Pol. Propozycja zorganizowania przeglądów lotni w kilku miejscach w Polsce, a nie tylko w Bydgoszczy — jest jak najbardziej na miejscu. Przekazujemy ją Aeroklubowi PRL. Istotnie, to trudne jechać do Bydgoszczy z lotnią — z południowej Polski.

OGŁOSZENIA DROBNE

Kpl nw do budowy lotni odkupię. Wiadomość: Ryszard Brygider, 45-221 Opole, ul. Chabrów 55/5.

(ogł. nr 43)

KOMUNIKAT AEROKLUBU PRL

LISTA ZAWODNIKÓW ● VIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW ● LESZNO ● 17–31 sierpnia 1980 r.

Krystyna Antczak (Aeroklub Łódzki), **Ireneusz Andrzejewski** (A. Słupski), **Dariusz Bartczak** (A. Bydgoski), **Jacek Dankowski** (A.Leszczyński), **Marek Chmiel** (A. Rybnicki), **Czesław Frończak** (A. Opolski), **Jerzy Garstka** (A. Białostocki), **Waldemar Gryglicki** (A. Ziemi Piotrkowskiej), **Cezary Janc** (A. Leszczyński), **Marek Kamoś** (A. Poznański), **Ryszard Kochman** (A.ROW), **Piotr Kowalski** (A. Słupski), **Henryk Makula** (A. ROW), **Włodzimierz Niedziałkowski** (A. Włocławski), **Maciej Nowaczek** (A. Szczeciński), **Eugeniusz Lal** (A. Zagłębia Miedziowego), **Piotr Olszewski** (A. Bydgoski), **Leszek Piłat** (A. Robotniczy w Świdniku), **Krzysztof Piotrowski** (A. Ziemi Lubuskiej), **Mariusz Poźniak** (A. Leszczyński), **Jarosław Poźniak** (A. Leszczyński), **Janusz Roguski** (A. Szczeciński), **Piotr Samul** (A. Szczeciński), **Włodzimierz Skalik** (A. Częstochowski), **Jarosław Sobczyk** (A. Leszczyński), **Henryk Sosnowski** (A. Białostocki), **Mariusz Tajchman** (A. Częstochowski), **Mariusz Winny** (A. Leszczyński), **Piotr Wiśniewski** (A. Leszczyński), **Lidia Wusatowska** (A. Mielecki).

Uwaga! Listę zawodników, do 50 osób, uzupełnią piloci z pierwszego rocznika kadry juniorów.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, z-ca sekr. red. — **Czesław Głogowski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 11.IV.1980. Zam. 1526. O-55.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

● Wypowiedź znanego publicysty kulturalnego ANDRZEJA OSĘKI zamieszczona w tygodniku „CZAS". PYTANIE: Czy podbój Kosmosu inspiruje już wyobraźnię artystyf ODPOWIEDŹ: Jeśli chodzi o plastykę – ta sprawa zaowocowała w bardzo marnych dziełach. Jeszcze wiele czasu upłynie, zanim Kosmos stanie się dla człowieka czymś, co dotyczy go bezpośrednio i tym samym zainspiruje jego wyobraźnię. To, że wystrzeliwane są pojazdy kosmiczne dotyczy bezpośrednio garstki ludzi. A relacje z podróży tych, co tu dużo mówić, wytresowanych panów w kombinezonach nic ciekawego nie wnoszą, są infantylne; to samo można sobie powiedzieć tu, na Ziemi.

SAMOLOT FOTOGRAMETRYCZNY

Samolot fotogrametryczny Aeroflotu AN-24RW wyposażony w nowe śmigła 8-łopatowe dla obniżenia poziomu hałasu.

Dwaj inżynierowie z praskich zakładów lotniczych Rudý Letov w CSRS – Šimunek i Kamaryt – opracowali oraz zbudowali minisamolot 2-miejscowy SK-1. Najpierw w 2-pokojowym mieszkaniu, potem od 1975 r. na terenie wytwórni, po godzinach pracy, z pomocą wielu kolegów. Budowa trwała 10 lat. 1 listopada 1979 r. samolot został oblatany przez pilota doświadczalnego Instytutu Lotnictwa inż. Jiřego Kobrle. Jest to górnopłatowiec zastrzałowy z silnikiem o mocy 48 kW i stałym śmigłem drewnianym.

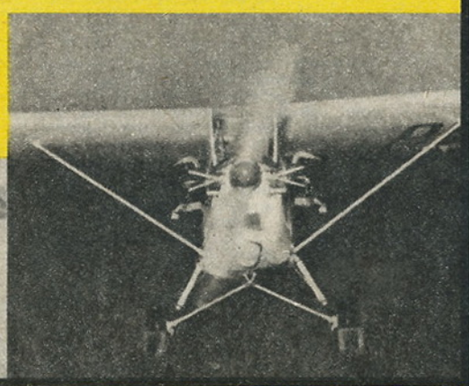
Inż. Šimunek jest pilotem sportowym w aeroklubie i synem konstruktora lotniczego z okresu po 1 wojnie światowej, którego górnopłatowiec Kuňkadlo znajduje się obecnie w praskim Muzeum Techniki.

Dane techniczne: Rozpiętość – 9 m, masa całkowita – 500 kg, prędkość przelotowa (obliczeniowa) – 150 km/h, pułap (obliczeniowy) – 4000 m, zasięg – ok. 600 km, rozbieg – ok. 100 m. Samolot otrzymał znaki rejestracyjne OK-JXA i jest drugim zarejestrowanym w CSRS samolotem konstrukcji amatorskiej (pierwszym był Brouček).

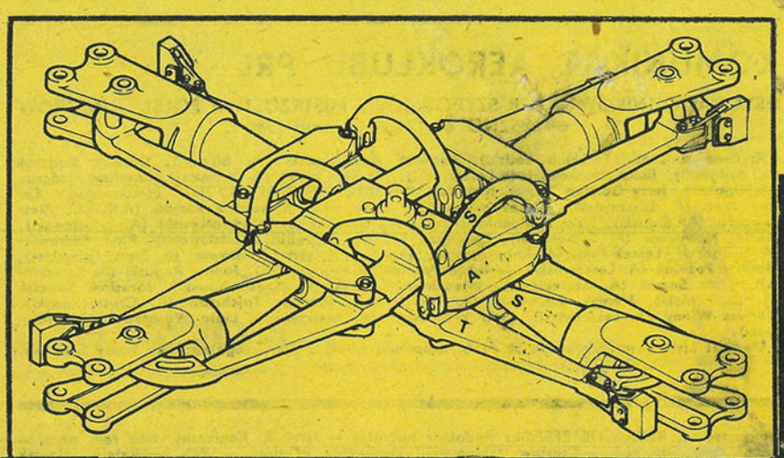
AN-2 NA ANTARKTYDZIE

Ekspedycje badawcze na Antarktydzie korzystają m.in. z samolotów AN-2 z 5-osobową załogą (2 pilotów, mechanik, radiotelegrafista i nawigator). Na zdjęciu zaopatrywanie AN-2 w paliwo z benzynowozu ustawionego na saniach. Temperatura powietrza dochodzi tam do –88,3 C, zaś prędkość wiatru w porywach – do 52 m/s. Średnie wartości roczne, to – odpowiednio od –10,9 C do –55,6 C oraz 5,1 do 10,3 m/s (w zależności od położenia geograficznego stacji badawczych).

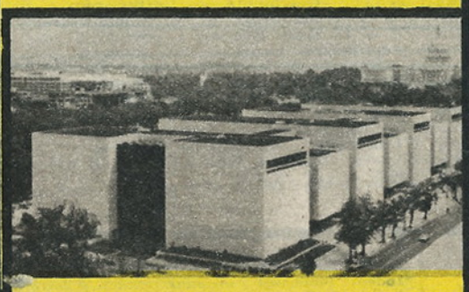
NOWY SAMOLOT AMATORSKI CSRS



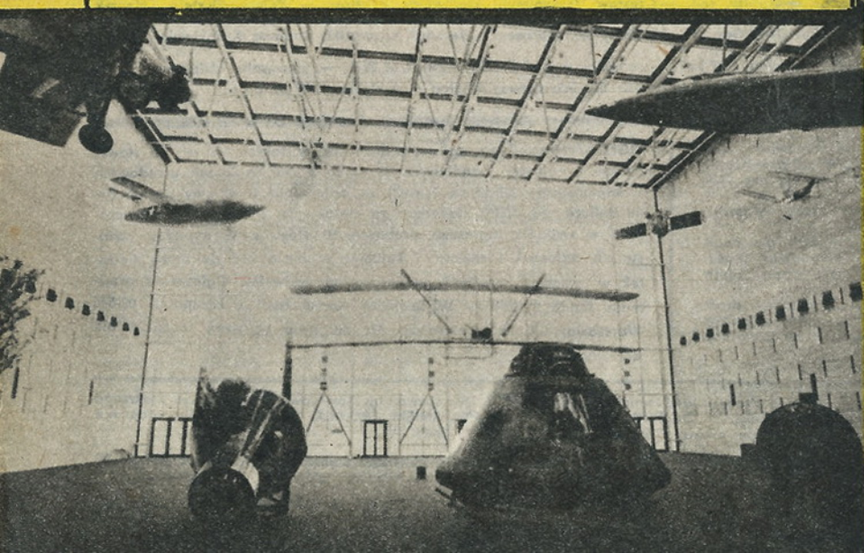
GŁOWICA WIRNIKA NOSNEGO



Głowica 4-łopatowego wirnika nośnego w nowym śmigłowcu Bell-412 z USA wyróżniająca się prostotą konstrukcji, długą żywotnością oraz – bez punktów smarowania. Tworzywa: S – stal, A – aluminium, T – tytan. Napęd: 2 silniki turbinowe o łącznej mocy do 1325 kW (1800 KM). 30 Bell-412 ma być zmontowanych w Wytwórni Śmigłowców w Charbinie (ChRL).



MUZEUM LOTNICTWA I KOSMONAUTYKI



Największe w świecie (zdaniem prasy brytyjskiej) Muzeum Lotnictwa i Kosmonautyki w Waszyngtonie (USA). W jego bogatych zbiorach znajduje się m. in. pierwszy międzynarodowy zespół orbitalny Sojuz-Apollo z 1975 r. Na zdjęciu obok – wnętrze jednego z pawilonów: z samolotami – Wright Flyer, Spirit of St Louis (Lindbergha), Bell X-1, NA X-15 i modelem latającym z napędem parowym Langleya oraz z obiektami kosmicznymi – statkiem Mercury-7 Friendship (J. Glenna), statkiem Apollo-11 (CM), i automatyczną stacją międzyplanetarną Mariner-2.

Zdjęcia i rysunki: VTM, „Flieger Revue" (NRD), „Air-Cosmos", „Flight".

INDEKS 307606

▲ W Indiach ma powstać akademia przygotowująca cywilnych pilotów zawodowych. Szkolić ona będzie 40 pilotów rocznie, dysponując początkowo 6 jednosilnikowymi i 2 dwusilnikowymi samolotami. Informację taką zaczerpnęliśmy z prasy szwajcarskiej.

▲ Austriackie przedsiębiorstwo Helicopter – Air Transport dysponuje 4 śmigłowcami (Hughes 300C i 500D oraz Bell Jet Ranger III i 205A1) i prowadzi usługi w zakresie: lotów ratowniczych, turystycznych, zdjęć z powietrza, nadzoru napowietrznych linii wysokiego napięcia, zaopatrywania schronisk i transportu materiałów budowlanych z płynnym cementem włącznie. W roku ubiegłym śmigłowce tego małego przedsiębiorstwa wylatały 1400 godzin, przewożąc 3500 pasażerów i 10 000 t ładunków różnego rodzaju.

▲ Jak podaje fachowa prasa CSRS, w Kunowicach zakończono produkcję samolotu rolniczego Z-37 Čmelak. Łącznie zbudowano 671 samolotów tego typu. W tychże zakładach powstały 344 samoloty L-200 Morava (użytkowane również w Polsce jako sanitarki) i 2616 szybowców L-13 Blanik. Obecnie produkowane tu są małe samoloty komunikacyjne L-410 UVP wersji L-410A, AF, AS i M. Zbudowano już 183 samoloty, z czego 163 sztuki przeznaczono na eksport.

▲ Jamajka jest 84 państwem, do którego latają samoloty Aeroflotu. Trasę Moskwa–Kingston obsługują samoloty Il-62M.

▲ Zdjęcia najnowszego amerykańskiego samolotu rolniczego Ayres-PZL-600 z polskim silnikiem PZL-3S obiegły prasę lotniczą całego świata. Miesięcznik Der Flieger (RFN) stwierdził w swej krótkiej entuzjastycznej notatce pod zdjęciami, że nie tylko silnik jest polski, ale również i samolot... budowany w dodatku w USA na naszej licencji... Oby, oby!

▲ Rumuński film Dzielny pilot Vlaicu przedstawia życie i działalność pioniera lotnictwa, konstruktora Aurela Vlaicu. Film ten cieszy się dużym powodzeniem, również poza granicami Rumunii.

▲ W NRD wykorzystano niedawno samolot An-2 do pomiarów dymów wydobywających się z wysokich, do 300 m, kominów fabrycznych. Prasa fachowa naszych zachodnich sąsiadów podkreśla pionierski charakter badań i przydatność An-2 do tego rodzaju prac. Na pokładzie samolotu zainstalowano pokaźny zestaw aparatury pomiarowej i rejestracyjnej.

▲ Latający dźwig – śmigłowiec radziecki Mi-10K wykorzystywany był w roku ubiegłym po raz pierwszy w NRD. Śmigłowiec ten umożliwia umieszczenie za burtą ładunków o masie do 11 t. Mi-10K wypożyczony został z Aeroflotu dla przedsiębiorstwa Interflug.

▲ Bułgarskie przedsiębiorstwo lotnicze Bałkan ma obecnie sieć linii powietrznych o długości ponad 40 tys. km. Bałkan obsługuje 15 linii krajowych i 31 zagranicznych.

▲ W jednej ze szkół pilotów Aeroflotu wyprowadzono do szkolenia załóg samolot lokalnej komunikacji L-410 produkcji CSRS. Samoloty tego typu użytkowane są od niedawna na niektórych liniach krajowych ZSRR.

▲ Mistrzostwa świata w piłce nożnej odbędą się w 1982 r. w Hiszpanii. W związku z tym port lotniczy Madryt–Berajas zostanie unowocześniony, rozbudowany i rozszerzone jego przedpole.

▲ Od marca wstrzymano loty na linii Miami (USA) – Amsterdam (Holandia). Linia, którą obsługiwały samoloty Pan American, okazała się zbyt deficytowa.

▲ Przedsiębiorstwo Finnair zamierza zakupić trzy aerobusy A-300. Jeśli zakup zostanie zrealizowany, Finnair będzie szesnastym przedsiębiorstwem lotniczym na świecie eksploatującym aerobusy.

▲ Od dwóch lat działa w Brazylii wytwórnia Helibras, współpracująca z francuskim przemysłem lotniczym (udział przedsiębiorstw francuskich wynosi 45 proc.). W zakładach położonych koło São Paulo produkowane są z licencji śmiałowce A.S.350 Ecureuil i SA.315B Lama. Zgodnie z zawartym porozumieniem, do 1988 r. zostanie wykonanych 200 śmiałowców pierwszego typu oraz 30 drugiego z wyżej wymienionych.

▲ W roku bieżącym obchodzone będzie 60-lecie działalności IATA – międzynarodowego stowarzyszenia transportu lotniczego.

▲ Jak podaje fachowa prasa radziecka, zespół pilotów portu Moskwa-Wnukowo prowadzi wszechstronne badania eksploatacyjne nowego samolotu, aerobusu Il-86, który w roku bieżącym wchodzi na linie powietrzne Aeroflotu.